FAHRRAD

GARANTIESCHEIN
BEDIENUNGSANLEITUNG

.....

ZÁRUČNÍ LIST

NÁVOD
K POUŽÍVÁNÍ
JÍZDNÍHO KOLA

FAHRRAD

Garantieschein

Bedienungsanleitung

Bitte vor Inbetriebnahme unbedingt lesen!

Sicherheitshinweise

Bitte unbedingt beachten!

1. Prüfen Sie vor der Fahrt, ob der Luftdruck stimmt, ob die Bremsen zupacken, ob alles fest ist.
2. Vor Fahrtantritt Schnellspanner überprüfen.
3. Nicht mit wackelnden Kurbeln, Pedalen, Lenkern, VR-Gabeln oder Vorder-bzw. Hinterrädern weiterfahren.
4. Fahren Sie bitte mit enger Bikebekleidung, die sich nicht im Kettenbetrieb verfangen können.
5. Nur in fahrtüchtigen Zustand der Fahrers und der Fahrzeuges fahren.
6. Nicht mit dem Rad springen.
7. Verbogene Teile wie Gabel, Lenker, Vorbau und Rahmen sofort auswechseln.
8. Wartungsarbeiten und Reparaturen nur von sachkundigen Personen durchführen lassen.
9. Keine sicherheitsrelevanten Umbauten ohne Genehmigung des Werks.
10. Ein Fahrradhelm erhöht die Sicherheit.

Diebstahlsicherung

Es gibt auf dem Markt unterschiedliche Systeme: Sie reichen von einfachem Einsteckschloss zum teuren und schweren Bügelschloss. Fragen Sie Ihren Fachhändler, für Ihren speziellen Anwendungsfall berät er Sie gerne und wählt mit Ihnen eine passende Diebstahlsicherung aus.

Vor jeder Fahrt

Vor Fahrtantritt muss das Rad auf Verkehrssicherheit überprüft werden.

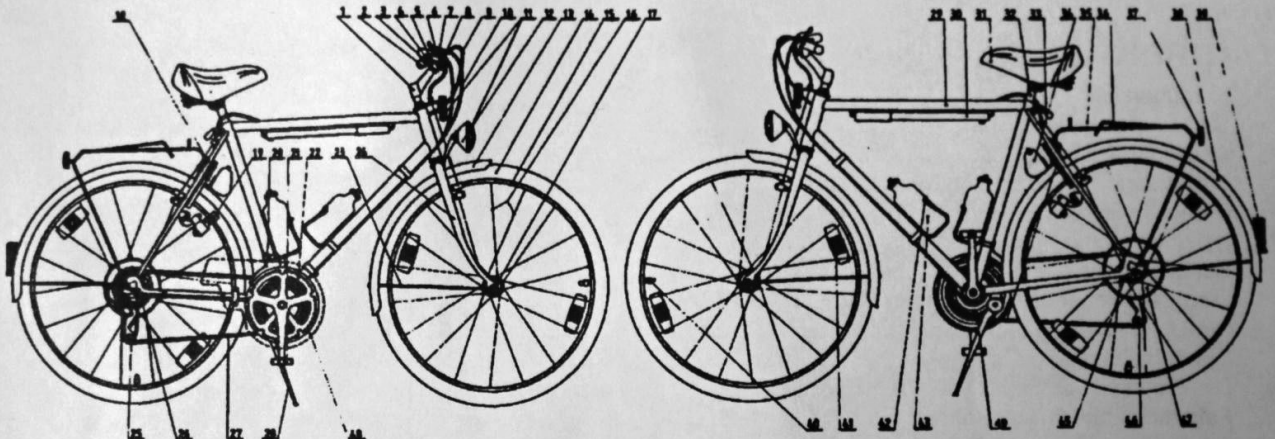
Damit Sie immer ein ungetrübtes Fahrvergnügen haben, prüfen Sie bitte vor jeder Fahrt die nachstehenden Punkte:

a) Sind Lenker, Vorbau und VR-Gabel fest?
b) Funktionieren beide Bremsen und Bremsseile bzw. hydraulische Leitungen?
c) Leuchten Vorder-und Rücklicht, falls vorhanden?
d) Sind beide Räder bzw. Schnellspanner fest?
e) Sind die Schutzbleche gut montiert? Sie sollten wissen, dass lockere Schutzbleche Ihre Gesundheit gefährden können.
f) Wurden die Pflegepunkte beachtet: Sicherheit erfordert Pflege und Wartung.

Werkzeug

Wir haben dem Rad kein Reparaturwerkzeug beigefügt, weil Ihr Fachhändler mit seiner Werkstatt in aller Regel besser ausgerüstet ist. Wollen Sie doch zum Schraubenschlüssel greifen, nehmen Sie stabiles Werkzeug, z.B. aus Ihrem Auto und führen Sie nur solche Arbeiten durch, die Sie auch beherrschen.

Gesamtdarstellung



Teilbezeichnung

1 Vorbau
2 Lenkergriffe
3 Lenkerbügel
4 Glocke
5 Schalthebel vorn
6 Schalthebel hinten
7 Bremsgriff hinten
8 Bremsgriff vorn
9 Bremszug
10 Schaltzug
11 Reflektor, einzeln oder im Scheinwerfer
12 Scheinwerfer
13 Schutzblech VR
14 Decke
15 Felge
16 Speichen
17 Nabe VR
18 Rahmen-Nummer
19 Dynamo
20 Kettenwerfer vorn
21 Pedale
22 Tretlager 3fach
23 Strebe VR + HR
24 Gabel
25 Sturzbügel
26 6/7fach Zahnkranz
27 Kette
28 Ständer
29 Rahmen
30 Pumpe je nach Position
31 Sattel
32 Sattelstütze
33 Sattelklemmschraube
34 Werkzeugsatteltasche
35 Gepäckträger, Tragkraft 10 kg
36 Federklappe
37 Gepäckträgerreflektor
38 Schutzblech HR
39 Rücklicht
40 Dunlop-Ventil
41 Speichenreflektor
42 Flaschenhalter
43 Flasche
45 Nabe-Hinterrad
46 Kettenschaltwerk
47 Kettenschutzscheibe
48 Kettenschutz oder Kettenschutzring
49 Rahmen-Nummer

Inbetriebnahme – Die erste Fahrt

Inbetriebnahme

In Ihrem eigenen Interesse sollten Sie diese Betriebsanleitung lesen, bevor Sie mit Ihrem neuen Rad abfahren, denn Fahrräder sind technisch aufwendiger geworden, als Sie es von früher her kennen.

Sie stellen höhere Ansprüche als früher. Sie fahren risikofreudiger als früher.

Und deshalb benötigen Sie alle Informationen, die in diesem Heft stehen, damit Sie das Fahrrad voller Freude und mit Begeisterung und Verständnis genießen können.

Ab Fabrik ist dieses Fahrrad vormontiert. Der fahrfertige Zustand wird durch Ihren Fachhändler hergestellt.

Bei Übernahme fahren Sie bitte eine Proberunde und probieren Sie alle Funktionen aus: Bremsen, Licht, Schaltung. Bitte prüfen Sie, ob alles fest ist: Lenker, Sattel, Radachse.

Die erste Fahrt

Haben Sie noch keine Erfahrung mit einem MTB, dann machen Sie sich bitte durch einige Probefahrten langsam mit dem Rad vertraut, bevor Sie an die Grenzen Ihrer „Fahrkunst“ gehen.

Bei Bergabfahrten sollten Sie Ihren Körperschwerpunkt so weit nach hinten schieben, dass Sie nicht über den Lenker gehen. Gegebenenfalls schieben Sie das Gesäß hinter den Sattel zurück. Denken Sie auch daran, Bodenwellen und Unebenheiten so langsam zu durchfahren, bis Sie Ihr Rad total beherrschen. VORSICHT bei sandigen Kurven: Wenn hier gebremst wird, rutscht Ihnen das Vorderrad schnell mal seitlich weg. Schützen Sie sich mit Ihrer Fahrweise vor einem Sturz.

Fahren Sie als Anfänger auf gar keinen Fall mit Fußhaken, oder einrastenden Pedalen, Sie werden im Notfall Ihre Füße nicht schnell genug von den Pedalen bringen und mit dem Rad umfallen.

Die Kette nach ca. 20km erstmals schmieren. Nach 100km, spätestens 6 Wochen, das Rad zur Erstinspektion zu Ihrem Händler geben. Er ist der Fachmann und überprüft die hier angesprochenen Punkte für Ihre Sicherheit.

Halten Sie darüber hinaus zu Ihrer eigenen Sicherheit die Wartungsintervalle ein, die übrigens **Grundlage für Garantieansprüche sind**.

Alle Schrauben und Muttern müssen nach der Inbetriebnahme öfter nachgezogen werden. Nicht weiterfahren mit Kurbeln, Pedalen, Lenkern, Vorder- bzw. Hinterrädern, die sich gelöst haben und wackeln! Aluminiumteile auf Stahlachsen setzen sich (vergleichbar mit dem Nachziehen einer Alu-felge beim Auto) daher bei Aluminiumteilen wie Tretkurbeln, Lenkervorbauten, Speichen und Pedalen in Alu Kurbeln mehrfach nachziehen!

Benutzung als Geländerad

Zur Überwindung von schwierigen Geländepassagen wird eine Menge Technik in ein Geländerad eingebaut. Diese gilt es zu beachten!

Sitzposition

Setzten Sie sich möglichst nicht zu hoch in den Sattel, damit Sie Rasch mit den Fußspitzen am Boden sind, wenn einmal wirklich „nichts mehr geht". Das Geländerad ist kein Rennrad!

Wollen Sie voller Tatendrang einmal abseits von Wegen mit fahrbarem Gefälle eine Böschung hinunterfahren, schieben Sie Ihr Gesäß hinter den Sattel. Legen Sie sich gegebenenfalls mit dem Bauch auf den Sattel, jedenfalls muss Ihr Körperschwerpunkt ganz weit nach hinten.

Schalten

Geht es bergauf oder wollen Sie Schlammpassagen durchqueren, vorher in einen kleinen Gang herunterschalten und ruhig durchtreten.

Wenn Sie diese Schaltregel beachten, ist die Kette immer ausreichend gespannt und kann nicht abspringen(durch Erschütterungen des Geländerades schwingt der Kettenspanner mit und lockert die Kette)

Wasserfahrten

Fahrten durch Bäche bringen in jedem Fall Feuchtigkeit in Kugellager, Schaltung, Naben und Tretlager, auch wenn diese als „wasserdicht" gelten. Deshalb müssen nach einer solchen Passage die Lager geöffnet, getrocknet und mit wasserabweisendem Fett neu eigesetzt werden. Für Ketten empfiehlt sich Fahrrad-Kettenöl oder Fließfett.

Springen

Mit diesem Rad ist das Springen nicht erlaubt. Überlassen Sie das den Artisten mit Spezial Gerät, dieses Rad ist für Freestyle nicht gebaut.

Wenn Sie trotzdem, gezwungenermaßen, Ihr Tempo nicht mehr rechtzeitig drosseln können und zum Sprung ansetzen, bringen Sie Ihr Gewicht etwas nach hinten. „Landen" Sie auf dem Hinterrad und dann sacht auf dem Vorderrad. Lassen Sie Ihr Körpergewicht dabei nicht nach vorne auf das Vorderrad fallen, entlasten Sie die Gabel so gut es geht. Bedenken Sie: Eine überlastete und nach vorne verbogene Gabel begründet keinen Garantieanspruch.

Pedale

Linke Pedale haben Linksgewinde, rechte Rechtsgewinde. Die Pedale sind am Gewindebolzen entsprechend mit „L" bzw. „R" markiert.

Setzten Sie die Füße so mit dem Fußballen auf die Pedale, dass Sie nicht zu weit vorne sind. Sie könnten sonst mit den Zehen am Vorderrad hängen bleiben. Das Fahren mit **Fußhaken** ist gefährlich. Es bedarf ganz besondere Erfahrung.

Die gesetzlichen Bestimmungen: StVO und StVZO

Räder mit und ohne StVZO – Zulassung

Für den öffentlichen Straßenverkehr sind grundsätzlich folgende Fahrradtypen zugelassen: Trekkingräder, Reiseräder, Cityräder, Sporträder, Tourensporträder und Jugendräder, sofern diese so ausgestattet sind, wie dies die StVZO (Straßenverkehrs – Zulassungsordnung) vorschreibt. Rennräder, BMX –Räder und Mountainbikes entsprechen nicht der StVZO. Ausnahme bilden MTB´s und Rennräder, sofern diese mit einer Beleuchtungseinrichtung versehen sind.

Straßenverkehrs-Ordnung

Für den öffentlichen Straßenverkehr gilt die StVO. Für Radfahrer gelten zusätzlich folgende Punkte:

a) Verhalten Sie sich rücksichtig gegenüber Kindern, Hilfsbedürftigen und älteren Menschen. Vermindern Sie ihre Geschwindigkeit und seien Sie stets bremsbereit.
b) Kündigen Sie Richtungsänderung durch Handzeichen an, steigen Sie nötigenfalls beim Überqueren von Straßenkreuzungen ab, wenn sie Verkehrslage es erfordert.
c) Befahren Sie keine Fußgängerwege.
d) Fahren Sie auf Straßen nicht nebeneinander.
e) Benutzen Sie Fahrradwege oder markierte Seitenstreifen in der vorgeschriebenen Richtung, sofern vorhanden.
f) Personen über 16 Jahren dürfen Kinder unter 7 Jahren mitnehmen, sofern besondere Kindersitze vorhanden sind. Die Füße des Kindes müssen dabei so geschützt sein, dass sie nicht in die Speichen geraten können.
g) Rängen Sie sich nicht an andere Fahrzeuge an.
h) Fahren Sie nicht freihändig.
i) Die Füße dürfen Sie nur von den Pedalen nehmen, wenn der Straßenzustand es erfordert.
j) Benutzen Sie mit Ihrem Rad nur Fahrwege, fahren Sie nicht abseits von Waldwegen oder auf Wiesen. Bedenken Sie: Auch auf Waldwegen gilt das Straßenverkehrsrecht.

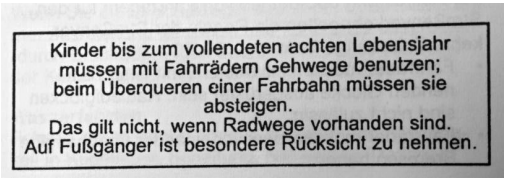
Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung

Für Ausrüstung und betrieb von Fahrrädern für den Straßenverkehr gelten die Regeln der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO):

a) Fahrräder müssen mindestens mit einer helltönenden Glocke ausgerüstet sein. Radlaufglocken sind nicht zulässig.
b) Fahrräder müssen zwei voneinander unabhängige Bremsen haben.
c) Fahrräder müssen vorne mit einem nach vorne wirkenden Scheinwerfer für weißes Licht und einem weißen Frontstrahler ausgerüstet sein.
d) Fahrräder müssen an der Rückseite mit einer Schlussleuchte für rotes Licht und mit einem roten Rückstrahler ausgerüstet sein.
e) Fahrradpedale müssen mit nach vorne und hinten wirkenden gelben Rückstrahlern versehen sein.
f) In den Speichen des Vorder- und Hinterrades müssen je zwei, mit deutschen Prüfzeichen versehene, gelbe reflektierende Seitenstrahler angebracht sein. Statt dessen sind vorne und hinten Reifen mit reflektierenden Seitenstreifen zulässig
g) Das Tretlager muss mit einem Kettenschutz oder einem Kettenschutzring versehen sein.

Für Ihre Sicherheit

a) Wenn auch nicht vorgeschrieben: Tragen Sie einen Fahrradhelm.
b) Tragen Sie keine Kopfhörer beim Radfahren.
c) Fahren Sie bei Dunkelheit nur mit zulässiger Beleuchtung.


Kinder bis zum vollendeten achten Lebensjahr
müssen mit Fahrrädern Gehwege benutzen;
beim Überqueren einer Fahrbahn müssen sie
absteigen.
Das gilt nicht, wenn Radwege vorhanden sind.
Auf Fußgänger ist besondere Rücksicht zu nehmen.

Die Lichtanlage

MTB´s, die im öffentlichen Straßenverkehr benutzt werden, benötigen zu jeder Zeit eine voll funktionierende elektrische Lichtanlage mit Prüfzeichen. Eine solche lichttechnische Einrichtung besteht aus:

1) Einem Dynamo von 6 Volt Spannung und 3 Watt Leistung, Prüfzeichen „K∿∿“
2) Einer Lampe mit weißem Licht vorne
3) Einem Rücklicht mit rotem Licht nach hinten
4) Einem weißen reflektierenden Frontstrahler
5) Einem roten reflektierenden Rückstrahler mit Prüfzeichen „K∿∿“
6) Pedalen mit nach vorne und hinten wirkenden gelben Rückstrahlern mit Prüfzeichen „K∿∿“
7) Je zwei gelben reflektierenden Strahlern im Vorder- und Hinterrad mit Prüfzeichen „K∿∿“, oder: Vorne und hinten Reifen mit reflektierenden weißen Seitentreifen
8) Batteriebeleuchtung, genehmigt nach StVZO, Prüfzeichen „K∿∿“ jedoch unter Berücksichtigung von Punkt 2 bis 7 wie oben.

Überprüfen Sie bitte vor jeder Fahrt, wie bei Ihrem Auto, ob Ihre Lichtanlage betriebsbereit ist.

Licht einstellen

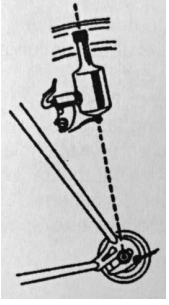
Die Lampe so einstellen, dass der Lichtkegel in 5m Entfernung nur halb so hoch liegt wie bei seinem Austritt aus dem Scheinwerfer. Alle Rückstrahler müssen senkrecht zur Fahrbahn stehen.

Wartung

Wenn das Licht nicht leuchtet, kontrollieren Sie, ob Birnchen lose oder defekt sind. Kurzschluss kann eintreten, wenn blankes Kabel am Boden des Dynamo oder des Rücklichtes anliegt.

Falls das Lichtkabel einmal defekt ist, ein neues Kabel am Rahmen entlang führen. Das Kabel nicht so an bewegliche Teile verlegen, dass es blankgescheuert werden kann. Mit etwas farblosem Klebeband am Rahmen befestigen. Im Bereich der Steuerung (Lenker) das Kabel lose hängen lassen, damit die Lenkung nicht behindert wird.

Der Rahmen ist durch die Lackierung isoliert. Wenn also der Stromkreis nicht geschlossen ist, die Lampen nicht leuchten evtl. den Lampenhalter oder Dynamohalter etwas hin- und her drehen. Es kann auch von vorneherein ein Kabel mit getrenntem Plus-und Minuspol verwendet werden.



Dynamoeinstellung

Der Dynamo muss stets so eingestellt sein, dass die Dynamo-Achse genau auf die Achse der Hinterradnabe zeigt. Weiter muss das Antriebsrädchen tangential am Reifen anliegen. Bei anderen Einstellungen geht die elektrische Leistung zurück und das Antriebsrädchen kann die Flanken des Reifen zerreiben. Ein Reifeschaden wäre die Folge.

Nabenschaltung

Nabenschaltung haben in der hinteren Nabe Schaltgetriebe, das Sie mit dem Schalthebel (am Lenkerbügel rechts) bestätigen. Beim Schaltvorgang empfiehlt es sich, etwas Druck vom Pedal zu nehmen bzw. den Tretvorgang ganz kurz zu unterbrechen. So ist ein leichtgängiger Schaltvorgang gewährleistet.

Kettenschaltungen

Beachten Sie bitte die Anweisungen des Schaltungsherstellers.

Ihr MTB bzw. Trekkingrad ist mit einer 21-Gang, 24-Gang, 27-Gang- bzw. einer 30-Gang Kettenschaltung ausgestattet. Diese Schaltung stellt Ihnen am vorderen Kettenblatt 3 und am hinteren Kettenblatt 7, 8, 9 oder 10 Zahnkränze zur Verfügung. Üblicherweise ist der Schalthebel für die vordere Schaltung links und für die hintere Schaltung rechts.

Die ersten Schritte

Sollten Sie mit der Bedienung der solchen Schaltung nicht vertraut sein, erlernen Sie die Handhabung der Schaltung zunächst auf ebener Straße nach folgendem Rezept:

Zunächst vorne und hinten einen mittleren Gang einlegen und die Pedale dabei so wie beim Fahren bewegen. Überprüfen Sie, ob die Kette auf dem vorderen und dem hinteren Gang richtig aufliegt und nicht zwischen den Kettenblättern. Steigen Sie nun auf Ihr Rad und drehen Sie die erste Runde zunächst ohne zu schalten. Nun schalten Sie mit dem rechten Fingerschalter oder Drehgriff die Kette hinten in einen anderen Gang. Nehmen Sie gleichzeitig die Pedalkraft während des Umschaltens etwas zurück. Den nun eingestellten Gang können Sie an der Anzeige der Schaltung ablesen. Achten Sie darauf, fass keine „Zwischenstellung“ gefahren wird, Sie hören das am Geräusch. Schalten Sie abschließend hinten wieder in einen mittleren Gang. Nun können Sie den vorderen Teil der Schaltung erproben. Ihre Kette liegt hinten noch auf einem mittleren Zahnkranz. Mit der linken Hand schalten Sie den Fingerschalter oder Drehgriff in einen benachbarten Gang. Vorsicht hierbei: Beim kleineren Gang treten Sie plötzlich sehr leicht und beim größeren schwer. Nehmen Sie auch hier beim Schalten die Pedalkraft etwas zurück. Probieren Sie auch hier einige Male den Gangwechsel, bis Sie Ihre Schaltung „im Griff“ haben.
Geschaltet wird während leichten Vorwärtstretens. Keinesfalls beim Rückwärtstreten schalten!

Schalten im Gelände

Gehen Sie später mal mit Ihrem MTB in die Berge, oder ins Gelände, schalten Sie vor einer Steigung, oder vor einer Schlammpassage frühzeitig zurück. Belasten Sie die Schaltung und die Kette nicht unnötig, indem unter Vollgas ein Gangwechsel eingeleitet wird.

Regeln Sie Ihre Fahrweise mit den hinteren Gängen. Mit den vorderen Gängen wählen Sie:

Kleiner Zahnkranz:
Bergauf, leichtes Treten und geringe Geschwindigkeit

Mittlerer Zahnkranz:
Ebene, normales Treten und normale Geschwindigkeit

Großer Zahnkranz:
Bergab, schweres Treten und hohe Geschwindigkeit.
Wählen Sie die Gänge sinnvoll, berücksichtigen Sie bitte, dass das Übersetzungsverhältnis Ihrer 21-, 24-, 27-, oder 30-Gänge nicht wie bei einem Auto oder bei einer Nabenschaltung hintereinander liegt. Manche Gangpaarungen der vorderen und der hinteren Schaltung sind gleich oder zumindest ohne wesentlichen Unterschied. Mit diesem Wissen sollten Sie die extremen Schaltpositionen

vorne: großer Kranz – hinten: großer Kranz
vorne: kleiner Kranz – hinten: kleiner Kranz

vermeiden, dieses Gangverhältnis erreichen Sie auch anders. Neben den Zahnrädern leidet besonders die Kette unter solchen Extrempositionen und leiert früher als gewöhnlich aus.

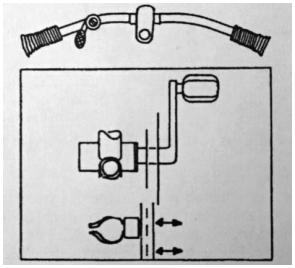
Ausbau Hinterrad

Bevor das Hinterrad ausgebaut wird, schaltet man die Kette hinten auf den kleinsten Zahnkranz. So lässt sich das Hinterrad wieder am leichtesten montieren.

Auch beim Einbau legt man die Kette dann wieder auf den kleinsten Zahnkranz.

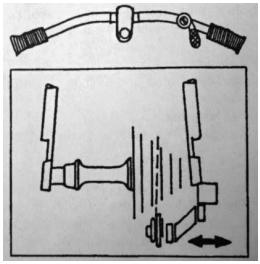
Die Schaltung

Die vordere Schaltung:
mit Schalthebel LINKS:



Der linke Schalthebel bzw. Drehschalter am Lenker betätigt 3 Gänge der vorderen Schaltung. Durch ein Schaltseil wird der Umwerfer über dem Tretlager seitlich verschoben. Dabei wird die Kette auf einen anderen Zahnkranz mitgenommen. Ein Indexierungssystem sorgt für eine richtige Positionierung.

Die hintere Schaltung
mit Schalthebel RECHTS:



Der rechte Schalthebel bzw. Drehschalter am Lenker betätigt die hintere Schaltung für 7, 8, 9 oder 10 Zahnkränze. Durch ein Schaltseil wird das Schaltwerk (an dem sich hier wegen der Kettenspannung 2 Röllchen befinden) mit der Kette an allen Zahnkränzen vorbeigeschoben. Die Kette wandert mit und durch die Benutzung jeweils anderer Zahnräder ändert sich die Übersetzung. Auch hier sorgt ein Indexierungssystem für eine richtige Positionierung.

Schaltung einstellen
Wenn die Position der hinteren Schaltung mit einem der Zahnräder nicht mehr exakt fluchtet, entstehen Schaltgeräusche. Durch einen Stoß oder Sturz kann die exakte Einstellung der Schaltung beeinträchtigt werden. Man kann sie an dem Halter, der am Rahmen angeschraubt bleibt, wieder richten. Wenden Sie sich hierzu bitte an Ihren Fachhändler.
Lassen Sie diese Einstellarbeit sofort durchführen, denn wenn die Kette in die Speichen gerät, gibt es einen größeren Schaden und evtl. einen Sturz. Ganz leichte Einstellungskorrekturen können Sie durch Verdrehen der Stellmutter (am Hebel oder an der Schaltung), die am Ende der Seilzughüllen sind, erreichen. Verdrehen Sie die Verstellmutter so, dass das Seil mehr Spannung bekommt, dann wandert die Schaltung in Richtung auf den größeren Zahnkranz (das gilt für VORNE und HINTEN)
Die Justierung der neuen „positionierten Schaltsysteme“ ist eine knifflige Feinstarbeit. Jedem Rad liegt die zugehörige Sonderbeschreibung bei. Besser ist, Sie überlassen das der Fachwerkstatt.

Die Bremsen

Ihr MTB bzw. Trekkingrad ist mit zwei Bremsen ausgerüstet, die unabhängig voneinander wirken. Der rechte Hebel wirkt auf die vordere Bremse, der linke auf die hintere (DIN wie beim Motorrad). Die wichtigere Bremse ist die Hinterradbremse, die Sie daher stets in gutem Zustand halten müssen, denn das Hinterrad soll die Haupt-Bremsarbeit übernehmen, damit Sie nicht vorne über den Lenker stürzen. Achten Sie darauf, dass das Hinterrad nicht blockiert!

Beim Blockieren haben Sie einen längeren Bremsweg, ein blockiertes Rad rutscht meist seitwärts weg. Hier kann bei zu hohen seitlichen Bremskräften das Laufrad beschädigt werden. In einem solchen Fall schnell die Beine seitwärts wegstecken, damit Sie sich vom Boden abstützen können.

Kontrollieren Sie bei langen Bergabfahrten die Temperatur der Felge, bremsen Sie in Intervallen! Eventuell machen Sie eine „Kühlpause“. Eine gut funktionierende Bremse am Fahrrad ist ebenso wichtig wie beim Auto. Lassen Sie deshalb Arbeiten am Bremssystem durch den Fachmann durchführen.

Neue Bremsgummis – neue Felgen, und dann:

Kaufen Sie neue Bremsgummis, wenn deren Profil heruntergebremst ist, bleiben Sie bei der gleichen Sorte, die ursprünglich in Ihr Rad eingebaut war. Nur mit dieser Kombination erreichen Sie die vorgeschriebenen und von uns kontrollierten Bremswerte.
Sobald Sie neue Bremsgummis oder eine neue Felge eingebaut haben, **ändert sich das Bremsverhalten**: Es kann schärfer werden, was zur Überlastung von Bremsen und Gabel führt. Es kann aber auch schwächer werden. Es wird gewiss nötig sein, bei trockenem Wetter und bei Nässe das neue Bremsverhalten zu „erfühlen“ und sich dann entsprechend zu verhalten. Kontrollieren Sie regelmäßig den Seilzug der Bremse oder der Ölleitungen der Hydraulikbremse.

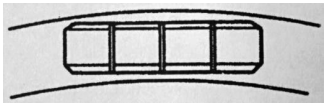
Die **Vorderradbremse** ist mit Vorsicht zu handhaben: Bremsen Sie bitte vorne nicht so fest wie hinten, denn wenn Ihnen das Vorderrad auf sandigem oder nassem Untergrund seitlich „wegschmiert“, dann können Sie Ihr Rad nicht halten.
Auch in Kurven sollten Sie möglichst nur hinten bremsen. Trotzdem müssen Sie die Vorderradbremse im volltauglichen Zustand halten, damit bei Ausfall der hinteren Bremse Ihr Rad alleine zum Stillstand bringen kann.
Bei nassem oder wenig griffigem Straßenbelag vermeiden Sie möglichst das Bremsen in der Kurve, sonst kann Ihnen das Rad seitlich weggleiten. Bremsen Sie vorher, wenn die Strecke noch gerade ist, auf eine sichere Kurvengeschwindigkeit ab.

Bremsweg

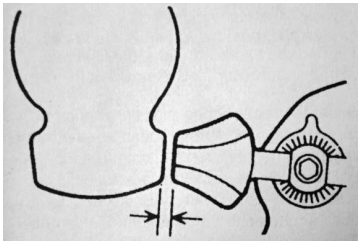
Eloxierte Felgen erreichen erst perfekte Bremswerte, nachdem die Seiten angeschliffen (aufgeruht) sind. Das gilt vor allem bei Nässe.
Es gibt auch bei Nässe an den Bremsen Aquaplaning. Beachten Sie unbedingt, dass Sie bei nassem Wetter einen längeren Bremsweg haben.

Warnung: Wenn Sie mir falschen Bremsschuhen oder falsch eingestellten Bremsen bzw. abgenutzten Bremsschuhen fahren, kann dies zu ernsthaften oder lebensgefährlichen Verletzungen führen!

Einstellen und Befestigung der Bremse

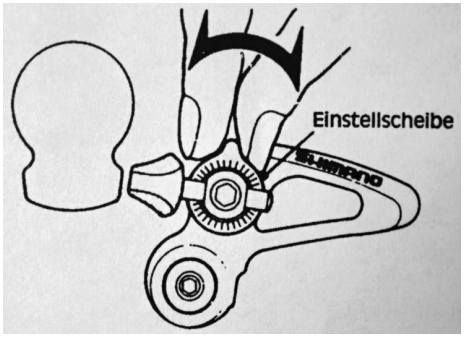


Den Bremsschuh an der Felge ausrichten



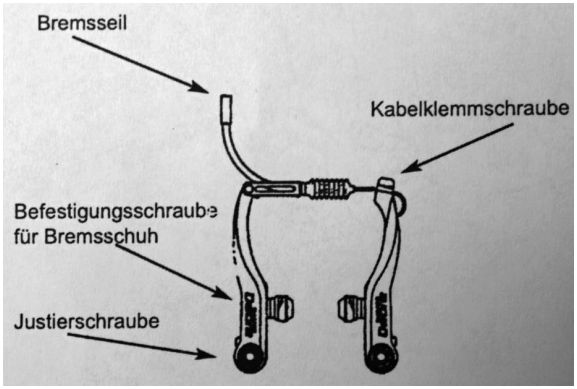
Der Bremsschuh und die Felge müssen parallel zueinander ausgerichtet sein.

Die Bremse durch Drehen der Eistellschraube auf die Felge ausrichten, wie in der Abbildung gezeigt. Nach abgeschlossener Einstellung die Bremsschuhschraube mit einem 5mm-Inbussschlüssel festhalten und die Bremsschuhmutter festziehen.



Beachten Sie: Falsch, bzw. schief sitzende Bremsschuhe können die Reifen beschädigen oder gar in die Speichen rutschen und zu einem Sturz führen.

Insbesondere sollten Sie das Bremsseil nicht nur oben am Bremshebel nachstellen, das kann ebenso zum „In die Speiche rutschen“ führen. Wenn das Bremsseil wegen abgebremster Bremsgummis zu stark nachgestellt werden muss, sollten die Bremsschuhe an der Bremse näher an die Felge herangestellt werden.



Der Bremsklotz muss senkrecht zur Felgenflanke stehen. Sollten die Bremsgummis nicht wie hier abgebildet eingestellt sein, kann die Bremse quietschen. Niemals aber die Felgen einölen, oder mit seifiger Flüssigkeit einsprühen, die Bremswirkung ist sofort vorbei!

Bremsseile regelmäßig fetten. Die Bremsseile müssen regelmäßig überprüft werden, ob sie nicht am Bremshebel oder an der Klemmschraube auszufranzen beginnen, ggf. sofort neue einziehen. Nur originale Bremszüge neu verlegen und deren Länge so kurz wie möglich halten. Manche Bremshebel können mit einer Einstellschraube auf die Griffweite Ihrer Hand eingestellt werden. Bitte überprüfen Sie regelmäßig den Zustand des Bremsseiles und die Festigkeit der Kabelklemmschraube, der Bremsschuhe und des Bremshebels.

Die Technik der V-Brake zeichnet sich durch enorme Effizienz aus, d.h. bei geringerem Kraftaufwand erreichen Sie eine wesentlich höhere Bremswirkung. Die Einstellung der Bremsschuhe erfolgt genauso wie bei der Cantilever-Bremse. Seitlich an der V-Brake sind Justierschrauben angebracht. Damit können Sie den Abstand zur Felge einstellen bzw. diese mittig einstellen.

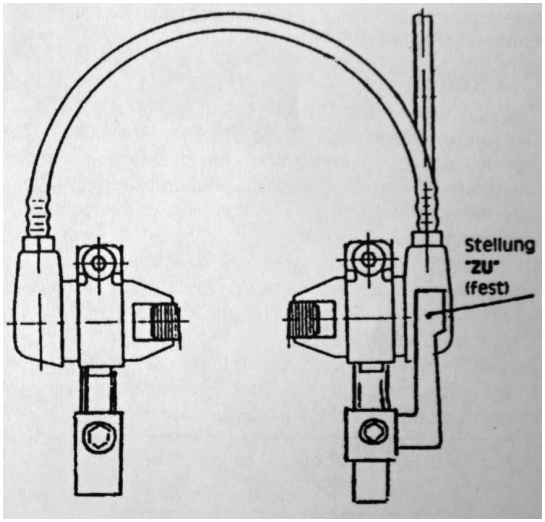
Die hydraulische Bremse

Eine hydraulische Bremse am Fahrrad basiert auf dem gleichen Prinzip wie eine Fußbremse beim Auto. Die Bremskraft wird nicht mit Seilzug sondern hydraulisch (d.h. durch Flüssigkeitsdruck) übertragen. Diese durch die Hand eingeleitete Kraft drückt auf beiden Seiten der Felge zwei Bremszylinder auseinander, die Felge bzw. das Rad wird abgebremst.

Hydraulische Bremssysteme übertragen sie Bremskraft ohne Seilverluste, sie sind jedoch empfindlich, wenn z.B. bei Stürzen im Gelände eine Hydraulikleitung geknickt wird. Überprüfen Sie deshalb die Bremsanlage sofort auf mögliche Beschädigungen. Wenn Ihnen nämlich die Hydraulikleitung nach einem Sturz platzt, verliert die Bremse das Öl und damit die Bremswirkung. Da jedoch Vorder-und Hinterradbremse getrennte Leitungen haben, muss bei einem Defekt mit der noch funktionsfähigen Bremse das Rad zum Stillstand gebracht werden. Daher: Nicht weiterfahren, wenn eine Bremse defekt ist! Lassen Sie Wartungs-und Reparaturarbeiten an hydraulischen Bremsen vorzugsweise vom Fachmann erledigen, er verfügt über das entsprechende Spezialwerkzeug. Das gilt ganz besonders für das Nachfüllen von Öl und das anschließende Entlüften. Rüsten Sie in gar keinem Fall ein MTB mit einer hydraulischen Bremse nach, das ursprünglich mit einer Cantilever-Bremse ausgerüstet ist. Infolge der hohen Bremswirkung könnte die Gabel Schaden nehmen. Ab Werk sind Gabeln und Rahmen, die mit einer hydraulischen

Bremse ausgerüstet werden, für höhere Belastung konstruiert worden. Zur Demontage der Bremse lösen Sie den Schnellspannhebel und ziehen eine Seite vom Bremsankerbolzen.

Bei Wiedermontage ist es natürlich sehr wichtig, dass Sie das Teil genauso wieder aufsetzen und sich davon überzeugen, dass der Schnellspanner ganz fest sitzt!



Federgabeln

Die Sportlichkeit und den Komfort eines Rades können Sie ideal mit dem Einsatz einer Federgabel unterstützen. Diese Gabeln sind naturgemäß in ihrer Technik und in ihrem Aufbau aufwendiger als es herkömmliche Gabeln sind. Es ist daher notwendig, diese Gabeln regelmäßig zu warten. Sofern es sich um Schraubverbindungen handelt, sind diese Verbindungen vor jeder Fahrt auf sicheren Sitz zu prüfen. Ihr Fachhändler wird Sie gerne beratend unterstützen. Für Reparaturen und Wartungsarbeiten empfiehlt es sich Ihren Fachhändler zu kontaktieren.

Die Reifen

Welcher Reifendruck ist richtig? Der auf dem Reifen angegebene Druck ist der maximal zulässige, er kann ausgenutzt werden, ohne dass der Reifen platzt. Überprüfen Sie vorzugsweise den Luftdruck regelmäßig mit einem Prüfgerät. Steht Ihnen diese Möglichkeit nicht zur Verfügung, empfehlen wir:

Umfassen Sie mit beiden Händen das Vorder-bzw. Hinterrad und drücken mit beiden Daumen fest auf das Reifenprofil. Dabei sollte der Reifen sich nur schwer eindrücken lassen. Fahren Sie niemals mit zu wenig Luftdruck (wegschmieren) oder mit zu viel Luftdruck (Reifenplatzen). Ungefähre Luftdruckempfehlungen für 26“-Reifen:

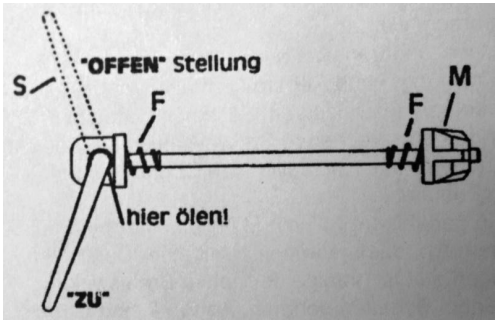
26“ x 1,80	559 x 47:	3,0 bar
26“ x 2,125	559 x 52:	2,5 bar

Profil

Überprüfen Sie auch regelmäßig die Reifen nach ausreichlichem Profil und nach Schadstellen, auch an den Flanken. Keinesfalls weiterfahren mit einem Reifen, bei dem das Leinen schon sichtbar ist.

Die Schnellspann-Achse

Die Radachsen unserer MTB´s bzw. Trekkingräder werden in aller Regel mit Schnellspannern befestigt. Schnellspanner oder Radmuttern müssen vor jedem Fahrtantritt immer überprüft werden. Bitte während der Fahrt sofort stehen bleiben, wenn Sie bemerken, dass sich das Vorder-bzw. Hinterrad löst.



Einbau des Rades: man setzt das Rad bei geöffnetem Schnellspanner in den Rahmen bzw. in die Gabel. Die beiden Federn(F) liegen mit ihrem kleinen Windungsdurchmesser an Rahmen oder Gabel an.

Spannen: Die Gegenmutter (M) wird durch Schraubbewegungen nahe gegen den Rahmen oder die Gabel gedreht. Danach wird der Schnellspannhebel (S) durch eine halbe Umdrehung in Richtung „ZU“ oder „CLOSE“ umgelegt. Beim Spannen muss das letzte Viertel spürbar schwergängig sein. Geht es leicht bis zum Schluss, ist die Achse nicht ausreichend fest. Dann den Schnellspanner wieder öffnen und die Gegenmutter (M) auf der anderen Seite des Hebels etwas zudrehen. Diesen Vorgang so lange wiederholen, bis Sie sicher sind, dass die Achse fest ist. Schnellspanner dürfen niemals leichtfertig gespannt werden.

Lösen: Der Schnellspannhebel (S) wird eine halbe Umdrehung in Richtung „OFFEN“ bzw. „OPEN“ umgelegt.

Pflege: Der Schnellspannhebel an angegebener Stelle gelegentlich ölen. Eine geölte Schnellspannachse schützt vor Feuchtigkeit und vor Korrosion.

Achtung:

a) Schnellspanner können sich in holprigem Gelände leichter lösen als auf glatten Wegen.
b) Schnellspanner können auch von anderen Personen in Ihrer Abwesenheit schnell gelöst werden, auch wenn es sich hier um einen üblen Scherz handelt. Überprüfen Sie deshalb vor Fahrtantritt immer diesen Punkt.
c) Befestigen Sie keinen Schaltwerkschutz auf der Achse Ihres Schnellspanners. Beim Sturz im Gelände wird zwar das Schaltwerk geschützt, die Achse des Schnellspanners könnte jedoch Schaden nehme und bei der nächsten starken Belastung abreißen: Sie verlieren das Hinterrad.

Vorbau und Lenker

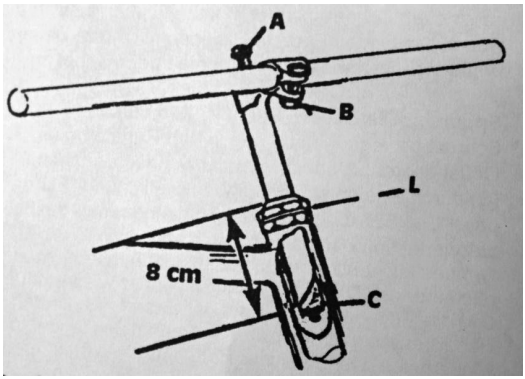
Nicht weiterfahren, wenn das Lenkungslager, der Lenker oder das Vorderrad wackelt. Verdrehen Sie den Lenkerbügel durch das Lösen des Klemmbolzens (B). Benutzen Sie dazu stabiles Werkzeug wie z.B. Autowerkzeug. Prüfen Sie, ob der Lenker festsitzt, indem Sie das Vorderrad fest zwischen beide Knie klemmen und versuchen, ob der Lenker sich in der Gabel drehen lässt.

Nach einem Sturz auf den Lenker müssen Lenker und Vorbau erneuert werden. Es können Mini-Risse auftreten, die später zum Unfall führen können.

Lenker und Gabeln aus Aluminium müssen spätestens nach 3 Jahren ausgewechselt werden. Sie mussten inzwischen so viele Stöße aufnehmen, dass die ursprüngliche Festigkeit nicht mehr gegeben ist.

Vorsicht beim Anbau von Lenkerhörnchen: Sie können mit ihrer Art der Befestigung am Lenker und damit der größeren Griffweite die Festigkeit Ihres Lenkerbügels herabsetzen.

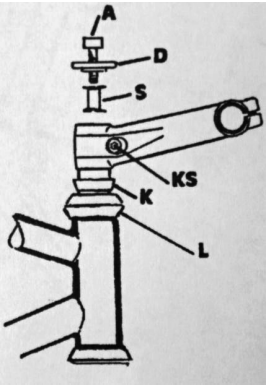
1.Traditionell: Vorbau im Gabelschaft



Das **Lenkungslager** (Steuersatz) ist oben mit (L) bezeichnet. Es muss sich leicht drehen ohne zu wackeln. Gegebenenfalls ziehen Sie die Verschraubung fest und lassen sie vom Händler gut kontern.
Das Lenkungslager wird nicht gelöst, um den Lenker zu verstellen.
Festspannen des Lenkers in der Gabel durch Anziehen der Schraube (A). Dabei zieht sich die kegelige Mutter (C) in den Lenker und quetscht ihn in der Gabel fest. Gegebenenfalls etwas Fett an das Gewinde der Spindel (A) und unter deren Kopf geben.

Lösen: Wenn Sie den Lenker höher oder tiefer oder für Transport oder Lagerung des Rades querstellen wollen: Schraube (A) um einen halben Zentimeter lösen und gegebenenfalls einen festen Hammerschlag daraufgeben.

2. Moderner Lenkervorbau: sog. „Aheadset“-System



Auf eine gewindelose Gabel wird das Lenklager (L) aufgeschoben und mit einem kegeligen Ring (K) zentriert. Dann schiebt man den Spezialvorbau auf die gewindelose Gabel und drückt diesen kegeligen Ring in das Lenklager. In das noch offene Ende der Gabel gibt man die Spreizmutter (S) hinein, die sich beim Verschrauben, ähnlich wie ein Dübel, innen in der Gabel festklemmt. Mit dem oberen Abschlussdeckel (D) zieht man jetzt den Spezialvorbau nach unten und reguliert durch Druck das Lenklager (L). Ist man damit zufrieden, wird der Spezialvorbau mit der Klemmschraube (KS) auf der Gabel verdrehfest verklemmt.

Wir haben auch eine Version mit 2 Klemmschrauben hinter dem Vorbau, die ebenso funktioniert.

Lösen: Wenn Sie den Lenker für den Transport oder Lagerung des Rades querstellen wollen: Schraube (A) und Klemmschraube (KS) lösen. Diesen Vorbau kann man nicht auf der Gabel hoch und runter stellen, wie beim traditionellen Lenker.

Vorbau und Lenkereinstellung

Eine moderne Lenker-und Vorbaueinheit bietet viele Möglichkeiten, die Sitzposition zu verändern und auf Ihre ganz persönlichen Bedürfnisse (bequem, sportlich) abzustimmen. Ihr Fachhändler berät Sie gerne, fragen Sie nach.

Sattel und Sattelstütze

Sattel

Ihr Sattel lässt sich in mindestens drei Positionen/Ebenen verstellen:

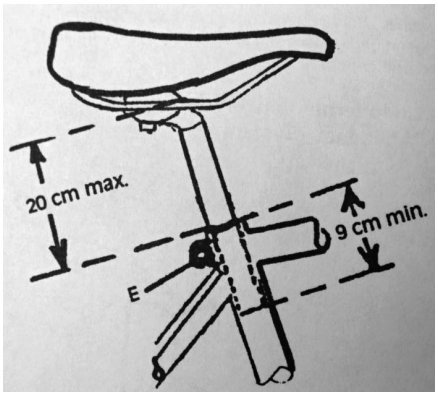
a) Auf-und abwärts: Mit der Sattelklemme am Rahmen (E)
b) Nach vorne und nach hinten: Durch Verschieben am Kopf der Sattelstütze
c) In der Neigung: Durch Verdrehen des Kopfes der Sattelstütze

Ermitteln Sie hiermit die geeignete Sitzposition. Manche Sättel können sogar in der Sitzbreite verstellt werden. Beachten Sie bitte, dass Sättel mit der Sitzfläche aus echtem Leder abfärben können.

Sattelstütze

Die Markierung muss in jedem Fall vollständig im Rahmen bleiben!

Die Sattelstütze muss beim MTB im Geländeeinsatz mindestens 9cm tief im Rahmen (bei T-Typ-Modellen 20cm) stecken und darf gleichzeitig nicht mehr als 20cm aus dem Rahmen herausragen. Bei zu langen Sattelstützen besteht die Gefahr, dass sie nach hinten verbiegen oder abknicken oder die Klemmung im Rahmen aufweicht oder abreißt. Montieren Sie nie Gepäckträger, Anhänger oder sonstige belastende Teile direkt an die Sattelstütze. Die Sattelstütze lässt sich leichter im Rahmen auf-und abwärts bewegen, wenn man sie gleichzeitig hin-und her dreht.



Fahrradpflege

a) Pflegen Sie Ihr Rad regelmäßig mit Pflegemitteln (Fahrradöl, Fahrradwachs)
b) Rad nach Regenfahrten trockenreiben
c) Nach Watterfahren(Bäche) Innenlager demontieren, trocknen und neu ölen. Bei dem Aufwand: Besser nicht durch Wasser fahren.

Reinigen Sie Ihr Rad oder Teile davon NIEMALS mit Dampfstrahlgeräten. Der Dampf und seine reinigenden Zusätze laugen alle Kugellager aus und zerstören die Kette.

Die **Felgenflanken und Bremsgummis** sind unbedingt von Pflegemitteln freizuhalten. Durch die Pflege versehentlich geölte Felgenflanken oder Bremsgummis gefährden durch einen wesentlich längeren Bremsweg Ihre Sicherheit ganz erheblich. Sie müssen unmittelbar gereinigt werden.

Beseitigen Sie Lackbeschädigungen durch den Geländeeinsatz so frühzeitig, dass sich an den defekten Lackstellen kein Rost bilden kann. Durch den Geländeeinsatz Ihres MTB´s schlägt die Kette häufiger gegen die rechte Hinterbaustrebe. Ersetzen Sie den Kettenabweiser bei Verlust und beseitigen Sie auch hier Lackschäden.

Vorsicht bei salzgestreuten Straßen, bei Aufenthalt an der See, bei salzhaltiger Umgebung (das ist auch ein Lagerraum mit Düngemitteln oder Chemikalien, das ist auch eine Garage, in die ein nasses Auto abgestellt wird, das vorher über salzgestreute Straßen fuhr). Pflegeempfehlung: Das Rad öfter, gegebenenfalls täglich, mit klarem Wasser abspülen, trockenreiben und mit Pflegemittel behandeln, die es im Fahrradhandel gibt.

Kettenpflege

1) Eine MTB-Kette sollte alle 300km nachgeschmiert werden, konkret: Ein Fahrer, der täglich 100km mit seinem MTB zurücklegt, schmiert seine Kette alle 3 Tage.
2) Nach einer Staub-oder Schlammfahrt die Kette mit Wasserstrahl von Sand und Schmutz reinigen, danach mit einem Lappen trockenreiben, wenn möglich Verunreinigungen im Inneren der Kette mit Pressluft ausblasen.
3) Kette mit Kettenfließfett bzw. Öl behandeln. Bei zu dickflüssigem Fett bleibt auch viel Schmutz außen an der Kette hängen. Damit die Rollen innen geschmiert werden, muss das Schmiermittel bis innen dringen können. Sand, auch kleinsten Partikeln im Ketteninneren, geht nie wieder heraus, die Lebensdauer der Kette verringert sich.
4) Kette abwischen von überflüssigem Schmiermittel.
5) Wechseln Sie Ihre Kette nicht zu spät, lassen Sie Ihre Kette von Ihrem Fachhändler nach ca. 2000km auf Verschleiß prüfen, bei harten MTB-Einsätzen auch früher. Hat eine verschlissene Kette sich erst in die Kettenräder „eingearbeitet", müssen neben der Kette auch noch sämtliche Kettenräder und -ritzel ausgetauscht werden – eine unnötige und teure Reparatur.

Eine gepflegte Kette lässt Ihr Rad leichter laufen und bewahrt Sie vor Schaltfehlern, denn eine trockene, harte, ausgeleierte Kette „springt nicht mehr" die Zahnkränze rauf und runter.

SILIKON-SPRAY WIRKT WUNDER!

Lager und Transport

Lagerung

Stellen Sie Ihr Rad für den täglichen Gebrauch immer im Trockenen unter. Ist dies nicht möglich, schützen Sie Ihren Sattel vor Nässe, besonders wenn er aus Leder ist. Reiben Sie Ihr Rad trotzdem abends trocken und pflegen Sie es entsprechend.

Lagern Sie Ihr Rad nie zusammen mit Düngemitteln oder sonstigen Chemikalien. Durch die normale Luftfeuchtigkeit kann es hier zu chemischen Verbindungen kommen, die Ihr gesamtes Rad angreifen. Wollen Sie ihr Rad winterfest machen, konservieren Sie es mit Fahrrad-Pflegewachs und ölen Sie alle beweglichen Teile mit Fahrradöl ein. Lagern Sie dann ihr Rad nur in einer nicht kondensierenden Umgebung.

Transport

Suchen Sie sich für den eigenen Transport auf dem Autodach einen Dachgepäckträger aus, auf dem das Rad stehend befördert wird. In keinem Fall dürfen Sie das Rad überkopf und am Lenker befestigt transportieren – Anzahl der Schwingungen, die hier auf den Fahrradlenker einwirken, übersteigen schon bei einer Fahrstrecke von 500km die Belastung, für die ein Lenker nach deutscher Sicherheitsnorm konstruiert ist. Beim Transport am Autoheck quer zur Fahrtrichtung sollten Sie berücksichtigen, dass besonders bei schlechter Witterung Ihr Rad erheblich belastet wird: Über die gesamte Fahrstrecke bilden sich am Heck Luftwirbel von den Autoabgasen in Verbindung mit der Luftfeuchtigkeit und evtl. sogar von Salzen der gestreuten Straßen. Besonders groß ist diese Belastung bei Kastenwagen wie z.B. einem Wohnmobil. Berücksichtigen Sie in jedem Falle die besonderen Vorschriften für den Transport mit Ihrem Auto und auch die Herstellerangaben der Fahrradträger. Beim Transport quer hinter dem Auto beachten Sie auf jeden Fall, dass Rücklichter, Bremslichter, Nummernschild usw. Ihres Wagens nicht verdeckt werden.

Wartung und Reparatur

Reifen

Achten Sie stets auf den richtigen Reifendruck, verwenden Sie hierzu ein Prüfgerät wie z.B. an der Tankstelle vorhanden. Abgefahrene Reifen müssen wie beim Auto erneuert werden. Falls notwendig, müssen Sie die Laufrichtung des Reifens bei der Neumontage beachte.

Schraubverbindungen

Alle Schrauben und Muttern müssen von Zeit zu Zeit überprüft und erforderlichenfalls nachgezogen werden. Dies gilt besonders nach einem Geländeeinsatz mit Ihrem MTB:

a) Vorder- und Hinterradmutter bzw. Schnellspanner
b) Vorbau und Lenker
c) Pedale
d) Sattelstütze und Sattelklemmung
e) Klemmschrauben Bremszüge (nur bei Cantilever-Bremse)

Speichen

Die Speichenspannung kontrollieren und wenn nötig nachspannen. Beginnen Sie dabei am Ventil, drehen Sie jeden Nippel zunächst eine halbe Umdrehung nach. Sollte das nicht ausreichen, eventuell nochmals jeden Nippel eine halbe Umdrehung. Sind Sie in diesen Arbeiten unerfahren, wenden Sie sich bitte an Ihre Fachwerkstatt. Werden nach heftigem MTB-Einsatz die Speichen allzuoft locker, können die Gewinde auch mit Leinöl, das später ausharzt, bestrichen werden. Einen gleichen Effekt erreicht man mit nicht stark aushärtenden Klebern (Alleskleber)

Nach einem Sturz oder Unfall

Das Rad unbedingt auf Beschädigungen überprüfen. Ein Riss an Stahlrahmen oder -gabel zeigt sich zuerst durch einen feinen Riss im darüberliegenden Lack. Diese Bauteile müssen sofort ausgewechselt werden. Aluminiumteile wie Vorbau, Lenker und Sattelstütze weisen eine andere Elastizität auf als Stahl. Sie sind nach einem Unfall oder Sturz generell auch dann auszutauschen, wenn keine Haarrisse sichtbar sind. Durch einen Unfall, oder Sturz verbogene Teile dürfen in gar keinem Fall gerichtet oder geradegebogen werden.

Bremsen

a) Mechanische-Bremsen, V-Bremsen

Sollten Sie einmal die Bremszüge wechseln, dann beachten Sie bitte:

1) Nehmen Sie wieder Original-Ersatzteile wegen der damit erzielten Bremsleitung.
2) Verlegen Sie die Bremszüge keinesfalls länger als dem Werk vorgesehen. 10cm längere Außenhüllen verlängern den Bremsweg um 1 Meter!
3) Legen Sie die Bremszüge so, dass keine Knicke oder enge Kurven entstehen.
4) Legen Sie das Innenseil nicht durch den Vorbau! Beim Verstellen des Lenkers ändert sich dann das Bremsverhalten.
5) Das Innenseil so tief wie möglich über das Schutzblech herunterholen, um bestmögliche Bremswerte zu erzielen (Mittenzugkabel soll ein kleines Dreieck bilden.)

b) Hydraulische Bremsen

Überprüfen Sie die hydraulische Bremsanlage regelmäßig, besonders nach einem Sturz im Gelände. Lasse Sie notwendige Arbeiten hieran im Zweifel immer von Ihrer Fachwerkstatt durchführen.

1. Prüfen Sie alle Leitungen auf Beschädigungen. Gegebenenfalls sollte Ihr Fachhändler die Leitungen austauschen, Öl nachfüllen und entlüften.
2. Prüfen Sie alle Anschlüsse auf Dichtheit: Betätigen Sie dazu den Bremshebel und halten den Druck. Bei Ölaustritt hilft oft leichtes Anziehen der Anschlüsse.
3. Prüfen Sie, ob die Bremse entlüftet werden muss. Durch Betätigen des Bremshebels werden die Bremskolben unmittelbar ausgefahren – bei Lufteinschluss spüren Sie einen Leerweg am Bremshebel. Lassen Sie das Befüllen und Entlüften nur vom Fachmann vornehmen.
4. Wenn Sie den Bremshebel loslassen, müssen die Bremskolben zurückfallen.
5. Beachten Sie, dass die Schnellspannhebel Ihrer Hydraulikbremse nicht „weich" sondern „hart" geklemmt sind, damit Sie die Bremsen nicht verlieren können.

Überprüfen Sie den Verschleiß der Bremsbeläge und stellen Sie den Belag wenn erforderlich nach:

1. Stellen Sie an der Nachstellschraube durch Drehen im Uhrzeigersinn den Bremsbelag nach.
2. Der Abstand zwischen Felge und Belag sollte auf jeder Seite 2-3 mm betragen, entscheidend ist jedoch die individuelle Druckpunktlage.
3. Die Nachstellschraube hat eine blau eingefärbte Schraubensicherung, bei Verschleiß dieser Sicherung kann sich die Einstellung der Bremse verändern. Tauschen Sie in diesem Fall die Schraube gegen ein Original-Ersatzteil aus.

c) Bremsklötze an Hydraulischen Bremsen

1. Zum Austausch der Bremsklötze drehen Sie die Nachstellschraube am Bremshebel zurück und verschaffen sich freien Zugang zu den Bremsbelägen, indem Sie die Bremszylinder oder das Laufrad demontieren.
2. Jetzt ziehen Sie den Bremsklotz ab, klipsen den neuen unter Beachtung der Laufrichtung (Pfeil) ein und montieren die Bremszylinder.
3. Wählen Sie den grauen Bremsklotz für Nirosta-oder harteloxierte Alu-Felgen, den schwarzen für polierte und eloxierte Alu-Felgen.
4. Die Felgenflanke unbedingt von Pflegemitteln freihalten bzw. reinigen!
5. Das Bremsverhalten ändert sich, nachdem Sie neue Bremsklötze eingebaut haben: Vorsichtig eingewöhnen!

Bremshebel

Manche Bremshebel lassen sich durch eine Justierschraube auf die Griffweite Ihrer Hand anpassen! Einige Fahrräder werden mittlerweile mit Scheibenbremsen ausgestattet. Diese sind in ihrer Bauart und Konstruktion aufwendiger gestaltet als die Ihnen bisher bekannten Bremssysteme am Fahrrad. Überlassen Sie es Ihrem Fachhändler, Einstellarbeiten vorzunehmen bzw. Bremsbeläge auszutauschen.

Innenlager, Tretlager, Pedale

Verwenden Sie nie Fett beim Einbau der Tretkurbeln auf den Vierkant des Innenlagers. Eine solche Verbindung hält alleine durch die Reibung und darf daher nie geschmiert werden. Die Pedale sollten jedoch mit Fett in die Tretkurbeln eingeschraubt werden. Sie vermeiden damit das lästige Pedalknacken. Beachten Sie, dass Pedalachsen ebenfalls geschmiert und nachgestellt werden müssen. Beachten Sie hierzu bitte die originalen Herstellerunterlagen.

Lagerspiel:

Das Lagerspiel an Ihrem Rad wird im Rahmen der regelmäßigen Inspektion von Ihrer Fachwerkstatt überprüft und gegebenenfalls neu eingestellt. Wenn Sie glauben, das Lagerspiel hat sich verstellt, suchen Sie bitte Ihre Fachwerkstatt auf.

Schaltwerk:

Im Gelände werden leicht Steine oder kleine Stöckchen durch die Reifen hochgeschleudert. Gerät ein solches Teil zwischen Kette und Kettenritzel, kann der Umwerfer umschlagen und unter Umständen sogar beschädigt werden. Beachten Sie, dass die Schaltungshersteller solche Schäden nicht als Garantiefall ansehen.

Reparaturen:

Suchen Sie, wenn immer es möglich ist, die Werkstatt Ihres Fachhändlers auf. Lassen Sie Wartungsarbeiten und Reparaturen nur von sachkundigen Personen durchführen. Für die Beleuchtung dürfen nur bauartgeprüfte Teile mit der Kennung „K⌒⌒⌒“ verwendet werden. Achten Sie darauf, dass keine sicherheitsrelevanten Umbauten ohne Genehmigung der Herstellungsfirma am Rad durchgeführt werden. Das gilt auch für Umbauten in einem anderen als den bestimmungsgemäßen Gebrauch.

Verzichten Sie nicht auf unsere Gewährleistung, denken Sie an ihre Sicherheit!

Diebstahlsicherung

So sichern Sie Ihr Bike am besten:

Das Fahrrad möglichst nur auf bewachten Plätzen abstellen. Ist kein bewachter Abstellplatz vorhanden, dann den Rahmen und möglichst beide Laufräder mit einem Stahlkabel-oder Bügelschloss aus gehärtetem Stahl an einem feststehenden Gegenstand anschließen wie z.B. Laterne, Verkehrsschild, Zaun usw., auch wenn Sie sich nur kurz entfernen. Vermeiden Sie Plätze, wo viele Fahrräder stehen. Hier können die Diebe ungestört das Schloss knacken. Kein Werkzeug in der Satteltasche lassen, die nicht abgeschlossen ist. Diebe benutzen es gerne zum Abmontieren von Fahrradteilen. Nehmen Sie alle leicht abmontierbaren Teile mit. Wenn Sie einen wertvollen Sattel besitzen, sichern sie Ihn mit einem Kabelschloss. Lassen Sie Ihr Bike nicht über Nacht auf der Straße. Schließen Sie es in den Keller oder die Garage.

Kundendienst

Damit Sie lange und viel Spaß an Ihrem Fahrrad haben, sollten Sie nach ca. 200 Kilometern Fahrleistung Ihren Fachhändler zur 1. Inspektion aufsuchen. Dieser wird einen Sicherheitscheck an allen beweglichen und wichtigen Teilen vornehmen und diese gegebenenfalls einstellen.

Garantie

Die Herstellungsfirma gewährt eine beschränkte/ befristete Garantie auf die Räder: Die Herstellungsfirma garantiert dem Erstbesitzer für die Dauer der vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Frist ab dem Datum des Ersterwerbs und unter normalen Bedingungen, wenn das Rad auf normale Art und Weise genutzt wird, dass dieses neue Fahrrad frei von fehlerhaften Materialien ist. Während dieser Garantiezeit wird die Herstellungsfirma nach eigenem Ermessen alle Teile, die von der Herstellungsfirma als fehlerhaft und als dieser beschränkten Garantie unterliegend angesehen werden, reparieren oder ersetzen. Der Erstbesitzer wird den gesamten Arbeitsaufwand, der im Zusammenhang mit der Reparatur oder dem Ersatz/der Erneuerung aller Teile besteht, bezahlen. Garantieansprüche müssen unverzüglich nach Erkennen eines Mangels geltend gemacht werden, Reparaturen, die unsachgemäß ausgeführt wurden, führen zum Erlöschen der Garantie.

Allgemeine Bedingungen

Diese Garantie wird nur dem Erstbesitzer dieses neuen Fahrrades gewährt und sie wird nur so lange Gültigkeit besitzen, wie der Erstbesitzer das Besitzrecht an diesem Fahrrad ausübt. Diese Garantie ist nicht übertragbar. Diese Garantie gilt weder für normale Abnutzungsbescheinigungen noch für Fehler, die von schlechter, gewalttätiger Behandlung, nicht oder ungenügend durchgeführte Wartungsarbeiten, Veränderungen, Unfällen oder falscher Benutzung (Einschließlich, ohne Einschränkung Fahrradrennen, Fahrrad-Crossrennnen, Mountainbike-Rennen, Fahrrad-Stunts oder ähnliche Aktivitäten) des Fahrrades herrühren.

Diese Garantie ist die einzige ausdrückliche Garantie das Fahrrad. Jegliche sich daraus ergebenden Garantien (Garantieleistungen), einschließlich Handels- und Fitnessgarantien, die einem bestimmten/speziellen Zweck dienen sollen in Umfang und Dauer in Übereinstimmung mit dieser Garantie befristet sein. Die Herstellungsfirma übernimmt keine Haftung/Verantwortung für irgendwelche direkten/unmittelbaren/kleineren Bagatellschäden, Folge- oder außergewöhnlichen schweren Schäden, die von irgendeiner Person erlitten werden. Es gelten diese vorgenannten Garantien/ Garantieleistungen ausschließlich und anstelle jeder anderen Maßnahmen. Die hierin festgelegte Garantie darf von keinem Fachhändler, Vertreter oder auf sonstige Weise verändert werden.

Die Herstellungsfirma übernimmt keine Haftung oder gewährt irgendeine andere Garantie außer der vorstehenden genannten.

Garantie auf Fahrradrahmen

Weiterhin garantiert die Herstellungsfirma dem Erstbesitzer, dass der Rahmen dieses neuen Fahrrades frei von fehlerhaften Materialien oder schlechter Verarbeitung ist. Diese Garantie erstreckt sich für Hi-Ten Gabel auf 5 Jahre (bei Federgabeln kommt die gesetzlich vorgeschriebene Garantiefrist zur Anwendung). Sowie für Alu-Rahmen und Gabel auf 3 Jahre für den ersten Besitzer. Innerhalb dieser Garantiezeit wird die Herstellungsfirma nach eigenem Ermessen den Fahrradrahmen entweder reparieren, oder ersetzen, falsch die Herstellungsfirma entscheidet, dass der Rahmen fehlerhaft ist und diese beschränkten Garantie unterliegt. Der Erstbesitzer wird den gesamten Arbeitsaufwand in Zusammenhang mit der Reparatur oder dem Ersatz/der Erneuerung des Fahrradrahmens bezahlen. Hinsichtlich des Ersatzes für weitergehende Schäden (Folgeschäden) verbleibt es bei den gesetzlichen Haftungsbestimmungen.

Garantieabwicklung

Im Rahmen von Gewährleistung und Garantie ersetzen wir ausschließlich die defekten Teile und nicht das komplette Fahrrad. Bei Beanstandung erfolgt die Garantieabwicklung ausschließlich über den Fachhändler. Die Garantie ist nur gültig bei Vorlage des Fahrradpasses, mit eingetragener Rahmennummer, Verkaufsquittung mit Datum sowie dem dazugehörigen Wartungsnachweis (Fotokopie). Eine Rückgabe von defekten Teilen kann nur nach telefonischer Ankündigung unter Vergabe einer Garantiebearbeitungsnummer sowie einer beigefügten Mängelbeschreibung frei für den Empfänger zurückgeschickt werden. Die Garantiebearbeitungsnummer muss auf dem Fahrradpass eingetragen sein. Die Fahrgestellnummer Ihres Fahrrades befindet sich unter dem Tretlagergehäuse, oder am oberen Teil der Hinterbaustrebe.

Gute Fahrt und viel Spaß mit Ihrem neuen Fahrrad!

GARANTIE

Um eine lange Lebensdauer und eine einwandfreie Funktion gewährleisten zu können, möchten wir Sie bitten, Ihr Fahrrad regelmäßig von Ihrem Fachhändler warten zu lassen. Damit Ihre Garantie nicht verfällt, lassen Sie sich diese Inspektion von ihrem Fachhändler mit Händlerstempel bestätigen. Nach der Erstinspektion sollten die weiteren 1x pro Jahr von Ihrer Fachwerkstatt durchgeführt werden.

Die regelmäßige Durchführung der Inspektionen bei Ihrem Fachhändler sichert die Garantieansprüche und erhält den Wert Ihres Rades.

Novus Bike s.r.o, Vančurova 2985/20, 746 01 Opava, Czech Republic

+420 553 791 121 novus@sundance-bike.cz info@head-bikes.cz

www.sundance-bike.cz www.head-bikes.cz

Fahrradpass

Käufer

Name: ……..

Ort: ……

Straße: ……

Telefon: ……..

Fachhändler

Verkaufsdatum: ……

Stempel / Unterschrift

Marke des Rades: ……..

Rahmen-Nr.: ……

Farbe des Rahmens: ……..

Art des Rades: ……..

Schutzbleche: ……..

Bereifung: ……..

Gangschaltung: ja nein Nabenschaltung Kettenschaltung

Anzahl der Gänge: ……

Sonstige Ausstattung: ……..

Wartungsnachweis

Erst-Inspektion (innerhalb 6 Wochen) Händlerstempel Wartung am:	**1. Wartung** Händlerstempel Wartung am:
2. Wartung Händlerstempel Wartung am:	**3. Wartung** Händlerstempel Wartung am:
4. Wartung Händlerstempel Wartung am:	**5. Wartung** Händlerstempel Wartung am:

ZÁRUČNÍ LIST

NÁVOD K POUŽÍVÁNÍ JÍZDNÍHO KOLA

Vážený zákazníku,
Děkujeme Vám, že jste si od nás zakoupil Vaše jízdní kolo.

Věříme, že oceníte jeho kvalitu a jízdní vlastnosti. Výrobce těchto kol, NOVUS BIKE s.r.o.
Vám přeje mnoho hezkých a bezpečných kilometrů na Vašem novém jízdním kole.

ZÁRUČNÍ LIST

NÁVOD K POUŽÍVÁNÍ JÍZDNÍHO KOLA

OBSAH

1. Důležité informace – předtím než vyjedete 3
   1.1. Klasifikace kol a nastavení 3
   1.2. Kontrola kola před jízdou 6
   1.3. Principy a pravidla bezpečné jízdy 8
   1.4. Etika jízdy na horském kole 9
   1.5. Technika jízdy a nastavení jízdního kola 9

2. Údržba jízdního kola 11
   2.1. Montáž a demontáž kol 11
   2.2. Brzdy 12
   2.3. Řazení 14
   2.4. Hlavové složení, řídítka, představec, sedlo a sedlovka 17
   2.5. Kola, pláště, pedály, náboje a středové složení 18
   2.6. Odpružená vidlice a zadní odpružení 19
   2.7. Čištění, mazání a skladování 20
   2.8. Harmonogram údržby 21

3. Poskytnutí záruky 23
   3.1. Záruka na jednotlivé díly 23
   3.2. Záruky 24
   3.3. Záruční podmínky 26

1. DŮLEŽITÉ INFORMACE – PŘEDTÍM NEŽ VYJEDETE

1.1. Klasifikace kol a nastavení

Horské

Je určeno pro jízdu mimo zpevněné komunikace (polní a lesní cesty, náročný terén apod.). Je navrženo tak, aby poskytlo jezdci lepší kontrolu, ovladatelnost a bylo odolnější při jízdě v náročném terénu. Má menší, robustnější rám a výše položený střed, který umožňuje lepší průchodnost terénem. Pláště jsou široké, aby lépe tlumily nárazy a měly větší přilnavost na rozbitém a kluzkém podkladu. Široký rozsah převodů (21 a více) umožňuje jízdu téměř v jakémkoliv terénu. Většina horských kol bývá vybavena odpruženými systémy (přední odpružená vidlice nebo přední a zadní odpružení), které lépe pohlcují nárazy a vibrace způsobené terénem.

Doporučená hmotnost jezdce je do 130 kilogramů.

Není příliš vhodné pro delší jízdu na zpevněných komunikacích (vyšší hmotnost, pláště s velkým valivým odporem, vzpřímenější, aerodynamicky méně vhodný posez).

Krosové (trekkingové)

Univerzální typ kola vhodný pro jízdu na silnici i v lehčím terénu (kvalitní, nerozbité lesní a polní cesty). Koncepčně vychází ze silničního kola, má stejný průměr kol, ale liší se odolnějším rámem, více převody, vzpřímenějším posezem, širšími plášti. Mezi krosovými a trekkingovými koly jsou určité odlišnosti: krosové je spíše určeno pro sportovní jízdu, trekkingové nabízí pohodlnější, vzpřímenější posez (někdy bývá také vybaveno blatníky, nosičem a světly).

Doporučená hmotnost jezdce je do 130 kilogramů.

Na rozdíl od horského kola není určeno pro jízdu v náročném terénu (kameny, rozbitý podklad, kořeny apod.).

City bike

Kolo pro pohodlnou a příležitostnou jízdu na kvalitních komunikacích. Vyžaduje nízké nároky na údržbu. Většinou bývá vybaveno vícestupňovou převodovkou, ukrytou v zadním náboji. Je vhodné pro kratší výlety, nákupy apod.

Dětské

Je určeno pro jízdu v lehčím terénu. Doporučené maximální zatížení kol:	16“	40kg
	20“	50kg
	24“	60kg

Pokud vám zakoupené kolo správně velikostně neodpovídá, může dojít ke ztrátě kontroly řízení a k pádu.

Rám

V době kdy čtete tento manuál jste si pravděpodobně již vybrali správnou velikost rámu za pomoci Vašeho prodejce. Volba správné velikosti rámu je velmi důležitá pro komfortní a bezpečnou jízdu na kole. Obecné pravidlo pro výběr rámu je následující. Stoupnete si obkročmo nad horní rámovou trubku, v této poloze byste měli mít alespoň 8 cm prostor od rozkroku k horní rámové trubce. Toto pravidlo platí zejména pro MTB a krosová kola. Důvodem je velmi časté sesedání z kola zejména v těžším terénu. Přibližně 3 cm jsou doporučeny pro silniční a městská kola. Je také možné spočítat vhodnou velikost rámu podle následujícího vzorce:

výška rozkroku (měříme s nohama mírně od sebe)
x
0,56 (= velikost rámu v centimetrech ; následným dělením 2, 54 získáte velikost v palcích).

Sedlo a sedlovka

Sedlo je možno nastavit třemi způsoby – výška, posunutí vpřed nebo vzad, úhel.

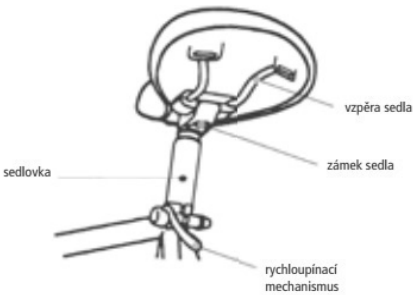
Výška sedla

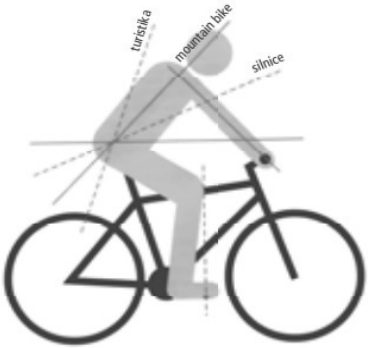
Posaďte se na kolo a postavte se na pedály s jednou nohou ve spodní poloze. Při optimální výšce sedla by měla být tato noha mírně pokrčena v koleni, v úhlu přibližně 3-5 stupňů. Vysoko nastavené sedlo způsobuje nadměrné zatížení zad a příliš natahovaných nohou, stejně jako boků. Nízko nastavené sedlo způsobuje nadměrnou námahu kolen a stehenních svalů. Výšku sedla nastavíte pomocí rychloupínáku (matice) na konci sedlové trubky. Po správném nastavení zkontrolujte dotažení sedlovky.

UPOZORNĚNÍ: Na sedlovce je drážkou vyznačená maximální přípustná výška pro její vytažení. Nikdy nenastavujte sedlovku nad tuto drážku! Zabráníte tím poškození rámu jízdního kola

Úhel sedla a nastavení vpřed a vzad

Sedlo můžete také nastavit v určitém úhlu vzhledem k zemi. Nejlepší výchozí pozicí pro nastavení správného úhlu je poloha, ve které je sedlo vzhledem k zemi rovnoběžné. Je nutné vyzkoušet několik různých poloh sedla a rozhodnout se pro tu, která Vám bude nejvíce vyhovovat. Sedlo je možno také nastavit do bližší nebo vzdálenější polohy od řídítek. Úhel sedla a vzdálenost od řídítek nastavíte pomocí šroubu v zámku sedla. Po jeho povolení posuňte sedlo vpřed nebo vzad na drátových vzpěrách, nastavte úhel a dotáhněte šroub. Pokuste se zahýbat sedlem a přesvědčte se tak o jeho správném dotažení. Při nastavení vzdálenosti sedla od řídítek byste se měli držet následujícího pravidla – pokud sedíte na kole a máte obě nohy na pedálech, přičemž měřená noha je vpředu, měla by svislice procházet kolenem a současně středem pedálu (vhodným pomocníkem je olovnice). Viz obrázek



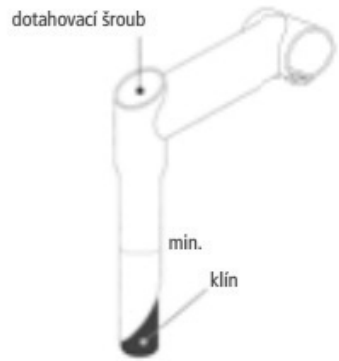


Řídítka a představec

Na jízdních kolech se používají dva typy představců, se závitem a bez závitu (tzv. A-head set představce). Před vlastním nastavením je důležité vědět jaký typ představce máte na svém kole. Závitové představce se zasunují do krku vidlice a jsou upevněny pomocí dlouhého šroubu, který prochází podélně celým představcem. Matice tohoto šroubu na spodním konci představce má kónický tvar nebo tvar šikmo seříznutého kužele, v obou případech slouží k dotažení představce ve sloupku vidlice.

Poznámka: jestliže nedojde k uvolnění představce po povolení šroubku v představci, klepněte do šroubku gumovou paličkou, nebo kladívkem přes dřevěný špalík.

UPOZORNĚNÍ: Na představci je vyznačená maximální přípustná výška (linka) pro jeho vytažení. Nikdy nenastavujte představec nad tuto rysku! Zabráníte tím poškození představce.



představec se závitem

představec bez závitu

Představce bez závitu (A-head setové) jsou upevněny na sloupek vidlice zvenku. U tohoto typu představce není možné nastavovat jeho výšku. Pokud budete chtít nastavit řídítka výše, budete si muset vybrat buď vyšší řídítka nebo jiný představec s jiným úhlem sklonu. Vůle hlavového složení se u tohoto typu představce vymezuje pomocí šroubu nahoře na představci. Tento šroub je spojen s krkem vidlice pomocí tzv. „hvězdičky“, která je vtlačena do krku vidlice. Nastavení vůle v hlavovém složení lze provádět, jen pokud jsou povoleny oba imbusové šrouby na představci. Po seřízení vůle v představci tyto dva imbusové šrouby dotáhněte.

Poznámka: Pokud si nejste zcela jisti se seřízením představce a hlavového složení, svěřte tuto práci do rukou kvalifikovaného odborníka (autorizovaného prodejce).

Nosiče zavazadel a nákladů

Převážení předmětů a nákladů v ruce při jízdě na kole může být velmi nebezpečné a může způsobit ztrátu kontroly řízení. Pokud si dovybavíte své jízdní kolo nosičem, mějte na vědomí, že rám je konstruován primárně na hmotnost jezdce. Převážení příliš těžkých nákladů by mohlo způsobit poškození, na které se nevztahuje záruka.

1.2. Kontrola před jízdou a po jízdě

Všechny rámy stejně jako všechny komponenty mají svojí limitovanou a konečnou životnost. Délka životnosti daného rámu nebo komponentu je ovlivněna konstrukcí a použitým materiálem, stejně tak jako údržbou a intenzitou používání. Pravidelné kontroly u kvalifikovaného odborníka by se měly stát samozřejmostí. Tímto způsobem lze včas předejít mnoha technickým problémům.

Odborné kontroly mohou eliminovat malé nedostatky ještě předtím, než se stanou velkými. Následky mohou být v mnoha případech katastrofální. Vy jste zodpovědní za kontrolu jízdního kola před každou jízdou.

UPOZORNĚNÍ: Má-li jízdní kolo jezdit po veřejných komunikacích je nutné, aby bylo vybaveno osvětlením a odrazkami, a to dle vyhlášky 341/2002.

Noční jízda na kole je vhodná jen pro zkušené cyklisty, proto ji nedoporučujeme dětem. Důležitým doplňkem noční jízdy je oblečení z reflexních materiálů, které zlepší Vaši viditelnost.

Před každou jízdou, hlavně v případě pádu, zkontrolujte celé kolo!

Kolo a pláště

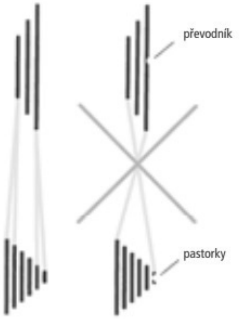
Zkontrolujte, zda jsou kola vycentrovaná, zda nejsou povoleny paprsky na výpletu (nebo dokonce některé nechybí) a zda nemají kola vůli do stran. Překontrolujte rychloupínací šrouby v nábojích kol. Nesprávně dotažený rychloupínací mechanismus může vést k vážnému zranění! Prověřte také tlak v pláštích, maximální povolený tlak je uveden z boku na plášti. Zkontrolujte opotřebovanost plášťů, vyměňte je, pokud je to nutné.

Brzdy

Zkontrolujte a seřiďte brzdy, pokud je to třeba. Stiskněte obě brzdové páky a tlačte kolo vpřed. Brzdové špalíky by měly stisknout ráfky, avšak brzdové páky by se neměly dotýkat řídítek. Uvědomte si, která brzda brzdí které kolo. Prověřte, zda nejsou lanka roztřepena, nebo nepřirozeně přetočena. Lanka se také po určité době vytahují a brzdové špalíky opotřebovávají, proto je potřeba brzdy pravidelně seřizovat, opotřebené součástky včas vyměnit.

Řazení a řetěz

Přeskakování řetězu nahoru a dolů, obtížné řazení jednotlivých převodů a hluk patří k základním příznakům špatné funkce řazení. Měnič a přesmykač je nutné pravidelně seřizovat, jelikož také časem dochází k protahování tahů (lanek). Řetěz pravidelně čistěte a mažte přípravky, k tomu určenými. Časem samozřejmě dochází k protahování řetězu, jeho pravidelná výměna je nutná. Vytahaný nebo poškozený řetěz může velmi vážně poškodit převodníky a pastorky. Při jízdě volte převody, při kterých se pokud možno co nejméně kříží řetěz v podélné ose, tzn. u menších převodníků volte větší kolečka pastorku (lehčí převody), naopak u velkého převodníku volte menší kolečka pastorku (těžší převody).



doporučené volby převodů

Převodník, středové složení a pedály

Kliky udržujte pevně dotažené ke středové ose. Celý šlapací střed by se měl volně otáčet a neměl by mít vůli do stran. Kontrolujte dotažení pedálů a pravidelně je promazávejte.

Hlavové složení

Ložiska hlavového složení udržujte správně seřízená. Sloupek přední vidlice by se měl volně otáčet. Vůli v řízení nejlépe zkontrolujete zabrzděním přední brzdy a současným pohybem kola vpřed a vzad.

Rám

Ohnutý nebo prasklý rám bezodkladně vyměňte. V žádném případě se nepokoušejte samostatně rám narovnávat nebo opravovat. Jízda na takovém rámu může být velmi nebezpečná. Rámy stejně jako komponenty, mají svojí limitovanou životnost, která je určována mírou opotřebení.

Sedlovka

Přesvědčte se, zda je sedlovna dostatečně zasunuta do rámu. Ryska, označující maximální možné vytažení sedlovky, nesmí být vidět. Také prověřte dostatečné dotažení rychloupínáku nebo sedlového šroubu.

Stabilizační kolečka

Stabilizační kolečka u dětských kol se montují pod druhou matici zadní osy. Výška stabilizačních koleček by měla být 1 cm nad zemí.

1.3. Principy a pravidla bezpečné jízdy

Podstatná většina vážných nehod při jízdě na kole zahrnuje úrazy hlavy. Opatřete si přilbu, která splňuje veškeré standardy a má atest pro provoz na veřejných komunikacích. Vyberte si správnou velikost přilby, neměla by Vám být příliš volná ani příliš těsná.

Oblečení

Správné cyklistické oblečení může zlepšit Váš zážitek z jízdy. Speciální funkční cyklistické oblečení může také zvýšit vaši bezpečnost – výrazné barvy a reflexní materiály zlepší Vaší viditelnost. Velmi praktické jsou cyklistické rukavice. Dejte si pozor na nošení volného oblečení, zejména volné nohavice se snadno zamotají do řetězu. Nikdy nejezděte na kole bez uzavřené obuvi. Nedoporučujeme Vám jezdit na kole se sluchátky, hlasitá hudba může zastínit blížící se nebezpeční z důvodu nižšího soustředění.

Jízda na kole pod vlivem alkoholu a drog je dle § 201 zakázaná! I přesto je v České republice alkohol, nejenom za volantem, ale i při jízdě na kole, značný problém. Poslední novinkou je zákon č. 379/2005 Sb., který umožňuje **strážníkům obecní policie v případě podezření provést orientační dechovou zkoušku na ovlivnění alkoholem.**

Pravidla pro jízdu na veřejných komunikacích

Základním pravidlem je chovat se stejně jako při řízení motorového vozidla. Cyklista je plnohodnotným účastníkem silničního provozu!

- Jezděte na pravé straně vozovky ve směru provozu, nikdy proti němu.
- Respektujte dopravní značení a světelné signály.
- Buďte opatrní při předjíždění automobilů, motoristé nejsou zvyklí ohlížet se na cyklisty a velmi často špatně signalizují.
- Ukazujte rukama při změně směru jízdy a to v dostatečném předstihu.
- Jezděte přímo podél řady zaparkovaných aut – nevjíždějte ke krajnici za každým zaparkovaným autem.
- Pokud se pohybujete stejně rychle jako ostatní doprava, jezděte ve středu jízdního pruhu. V rychlejším provozu jezděte co nejvíce u krajnice.
- Buďte velmi opatrní na velkých křižovatkách. Na přechodech je nutné z kola sesednout a přejít křižovatku jako chodec.
- Nejezděte po chodníku, pokud k tomu není určený.

Kromě těchto základních pravidel dopravy je užitečné dodržovat následující tipy pro zvýšení Vaší bezpečnosti:

- Zvonek může být velmi praktickým pomocníkem.
- Předpokládejte, že Vás motoristé nevidí, buďte obzvlášť opatrní na vjezdech a výjezdech.
- Pozor na psy. Pokuste se je ignorovat, pokud to nepomůže, sesedněte a pokuste se kolo postavit mezi Vás a psa.
- Pozor na nerovnosti vozovky – výmoly, kanály, koleje, mokrou dlažbu atd.

Jízda za špatného počasí

Mějte na paměti, že za deštivého počasí mají brzdy mnohem menší účinnost. Je důležité brzdit s větším předstihem a opatrněji. Cyklistická přilba, zejména se štítkem, může celkem dobře chránit Vaše oči a obličej před deštěm.

1.4. Etika jízdy

Jízda v terénu

Jízda v terénu je obtížnější než jízda na silnici. Také počítejte s tím, že pokud se Vám něco stane, může být pomoc daleko.

vždy s sebou proto vozte:

- 4 mm, 5 mm, 6 mm imbusové klíče
- lepení a náhradní duši
- montpáky
- pumpičku nebo bombička pro nafouknutí
- doklady a peníze
- pro přivolání pomoci telefon

Nejezděte sami v oblastech, které neznáte. Respektujte značení, soukromá a veřejná prostranství. Nejezděte mimo určené cesty (stezky). Buďte ohleduplní k turistům, jezdcům na koních, ostatním cyklistům a zvířatům.

Sjezd na horském kole

Při sjezdu na horském kole můžete dosáhnout značné rychlosti a tím se vystavit velkému riziku a nebezpečí. Používejte proto vhodnou vystroj zahrnující schválenou integrální přilbu, dlouhoprsté rukavice a ochranný krunýř.

!!! Sjezd na horském kole může způsobit vážné zranění. Používejte ochrannou výstroj a vždy se přesvědčte, že je vaše kolo v perfektním stavu. Ani nejlepší ochranná výstroj Vám nemůže zaručit ochranu před vážným zraněním nebo smrtí. Pokud je Vaše kolo vybaveno odpružením, důkladně se seznamte s jeho funkcí a ovládáním před tím, než budete zkoušet jakýkoliv sjezd.

1.5. Technika jízdy a nastavení jízdního kola

Je vhodné nejdříve trénovat jízdu na kola na bezpečném místě, zjistit, jak je vhodné řadit a jak citlivé jsou brzdy. Poté můžete začít zkoušet mírné výjezdy a sjezdy, překonávat první překážky. Po první projížďce doporučujeme prohlédnout obě brzdy, měnič a přesmykač, možná bude nutné dodatečné seřízení.

Řazení

Na řídítkách máte dva řadící mechanismy, ten vpravo slouží k ovládání zadního měniče, vlevo k ovládání přesmykače. Při přehazování drží rameno měniče stále napnutý řetěz. Nezkoušejte řadit, pokud nešlapete pedály vpřed.

Volte lehčí převody před jízdou do kopce – větší pastorek (vzadu), menší převodník (vpředu). Při jízdě po rovině a z kopce volte těžší převody – menší pastorek a větší převodník. Nevolte extrémní kombinace převodů jako malý pastorek a malý převodník nebo velký pastorek a velký převodník. V těchto kombinacích se řetěz příliš kříží a mohlo by dojíst k poškození celého řadícího systému. Je velmi důležité uvolnit tlak na pedály během řazení, toto uvolnění umožní řetězu hladký přechod mezi jednotlivými převody a také sníží možnost ohnutí řetězu nebo poškození měniče a přesmykače.

Brždění

Levá brzda je pro přední kolo, pravá pro zadní kolo. Brzdy si nejdříve vyzkoušejte na bezpečném místě. Je nutné si zvyknout na citlivost a sílu brzd. Vždy mějte svou rychlost pod kontrolou, abyste byli schopni zastavit v různých situacích. Brzděte rovnoměrně oběma brzdami. Poté co získáte určité zkušenosti, dávkujte více brzdné síly do přední brzdy. Přední brzda se podílí až 85 % na celkové brzdné síle. Přední brzdu nepoužívejte při brzdění v zatáčkách, ale jen před a za zatáčkou.

Výjezdy a sjezdy

Ještě před samotným výjezdem si přeřaďte na lehčí převod. Při výjezdech se snaže co nejvíce zůstat sedět, to Vám umožní lépe a účinněji zabírat. Ve velmi prudkých výjezdech se posuňte na sedle ještě více vpřed. Před prudkým sjezdem je někdy lepší pomocí rychloupínacího šroubu snížit sedlo o několik centimetrů. To vám umožní snížit těžiště těla a tím zlepšíte svou stabilitu. Při sjezdu si stoupněte do pedálů a přeneste váhu co nejvíce nad zadní kolo. Sjezdy na horském kole mohou být velmi nebezpečné. Vždy se přesvědčte, že je Vaše kolo bez odpružení. Vyšší rychlost ale znamená větší riziko.

Překážky

Nejezděte přes překážky, které by mohly poškodit Vaše kolo, nebo na kterých byste mohli ztratit kontrolu nad řízením. Bezpečně je možno přejet překážky do 10 cm. Pokud chcete překážku překonat, zvedněte se ze sedla, ruce a nohy mějte pokrčené. V této poloze jste schopni snadněji absorbovat náraz překážky.

Paže

Musejí být pohodlně položeny na řídítkách tak, aby mohli lépe tlumit nerovnosti terénu. Pokud tomu tak není, snižte výšku řídítek, nebo se nakloňte více dopředu. Pokud se ramena a horní část paží rychle unavují, problémy může odstranit jiný představec (jiná délka, jiný úhel).

Ruce a zápěstí

Musejí být co nejvíce uvolněné a připravené k rychlému uchopení řídítek. Obecně stačí kontrolovat řídítka malíčkem a prsteníkem a nechat ukazovák a prostředník pro ovládání brzdy. Palce musí pevně držet řídítka zespodu a ne shora, aby prudký náraz nezpůsobil ztrátu kontroly nad jízdní kolem. Na nebezpečných úsecích uchopte řídítka tak pevně, aby byly nárazy převedeny na paže. Volné držení řídítek způsobí jejich přílišnou práci. I když se měkká držátka mohou zdát pohodlnější, znamenají v konečném efektu zvýšení námahy na ruce. Užívejte raději držátka z hrubšího a pevnějšího materiálu.

Délka rámové trubky a představce

Ovlivňuje ovládání řídítek, Ideální pozice je uvolněná páteř a paže lehce ohnuté.

Šířka a tvar řídítek

Obecně jsou ideální míry 56 – 60 cm. Širší řídítka umožňují lepší kontrolu při nižších rychlostech, zatímco užší zajišťují aerodynamičtější polohu. Existují různé úhly zahnutí dozadu (0 – 12 i do 22 stupňů). Vyzkoušejte si ten, který Vám umožní přirozené uchopení řídítek se zápěstím v přirozené poloze.

Výška a sklon představce

Úhel sklonění představce vzhledem k terénu musí umožnit polohu řídítek od 2, 5 do 5 cm níže než je horní část sedla.

Chodidla

Nárt by měl být na ose pedálu. Speciální obuv usnadňuje a zefektivňuje šlapání.

Trup

Udržujte trup volně, v přirozené poloze. Naklonění vpřed přibližně na 45 stupňů je zvlášť účinné, neboť umožní silným hýžďovým svalům lépe pracovat. Tím se zmírňuje tlak na hýždě a přenáší se na paže.

Pozice v sedle a jeho poloha

Nezůstávejte stále ve stejné pozici. Posuňte se dozadu za sedlo, zvýšíte tím sílu a udržíte dobře zadní kolo při zemi ve strmých sjezdech. Při těžkých výjezdech se opřete o řídítka a sedněte si na špičku sedla, abyste udrželi kontakt zadního kola s terénem. Využijte možnosti měnit polohu sedla. Snižte ho o několik centimetrů v těžkých terénech a vyhnete se silným nárazům na pánevní oblast. Při rychlých sjezdech snižte sedlo a ještě více se posuňte dozadu. Velká část cyklistů jezdících v terénu, dává přednost horizontální poloze sedla. Někteří však sedlo lehce sklánějí dolů, aby zamezili otřesům. Jiní naklánějí sedlo poněkud nahoru ve snaze ulehčit tlaku na paže. Pomyslná kolmice z kolena k zemi by měla protínat přední část pedálu. Regulujte proto pozici sedla dopředu a dozadu tak, až dosáhnete požadovaného výsledku.

Důležité u dětských kol:

- **Důležité je, aby rodiče nebo opatrovníci před každou jízdou zkontrolovali dětem jízdní kolo - při prvních jízdách provést řádnou instruktáž o jízdě na kole, zvláště o bezpečném používání brzd; nebrzdit prudce, aby se kola dostaly do smyku, zvláště na mokrém povrchu.**
- **BMX kola jsou vybavena proti-šlapací brzdou (torpédo) umístěnou v náboji zadního kola. Tato brzda není na rozdíl od výše uvedených typů brzd ovládána rukou pomocí brzdové páky, ale působením nohou na pedály proti směru šlapání.**
- **Pokud je kolo vybavené stabilizačními kolečky, je nutné jet do zatáček zvlášť opatrně, aby nedošlo k překlopení.**
- **Cyklista mladší 18 let je povinen za jízdy použít ochranou přilbu schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě. Přilby musí mít tzv. schvalovací značky (Atest 8 SD) a schvalovací doložku, kterou musíte najít na každém kusu.**

Velmi důležité, zejména u dětí, však je, aby cyklistovi **přilba dobře padla** a současné se mu i líbila. Z tohoto důvodu je nejlepší vybírat a kupovat přilbu s dítětem, které tak k ní získá vztah. Dítě musí umět s přilbou také správně zacházet. pokud přilba neprojde „cash testem“, tedy pokud s ní cyklista nespadne, může sloužit i řadu let. Pokud však „havaruje“, pěnová výplň tlumící a rozkládající náraz se rozpadne a musí se koupit nová.

Přilba **snižuje výrazně procento poranění hlavy při nehodě**. Podle statistik je riziko úmrtí pro cyklistu s přilbou téměř dvacetkrát nižší, mnohem méně hrozí i další zranění hlavy: fraktur je jen pětina, poškození mozku polovina a stejně tak měkkých částí hlavy. Poranění hlavy mívají navíc závažné důsledky – mohou zanechat trvalé následky (epilepsii, poškození mozku, trvalé bolesti hlavy, poruchy rovnováhy, potíže se soustředěním, agresivitu). O významu této bezpečností pomůcky hovoří ještě jedno číslo: **tři čtvrtiny všech úmrtí cyklistů způsobí zranění hlavy!**

2. Údržba jízdního kola

2.1. Montáž a demontáž kol

Je velmi důležité, abyste správně pochopili princip rychloupínacích mechanismu („rychloupináku“). Špatně připevněná kola mohou vést k vážným zraněním. Rychloupínací šroub umožňuje velmi snadnou a rychlou montáž a demontáž kol bez jakýchkoliv nástrojů. Páku rychloupínacího šroubu je vhodné zatáhnout směrem k vidlici. Zatáhnutí směrem dopředu může způsobit náhodné otevření např. větví apod. Správné utažení rychloupínacího mechanismu je takové, při němž cítíte odpor táhla přibližně v 1/3 dráhy páky. Vhodnou kontrolou správného dotažení je zvednout celé jízdní kolo do výška asi 10 cm a pustit jej na zem. Nepřirozený zvuk Váš upozorní na vůli v kolech.

Před vlastní demontáží kol je třeba uvolnit lanka obou brzd. Stiskněte obě brzdové čelisti směrem k ráfku a vyhákněte bowden. To Vám umožní roztáhnout brzdové čelisti od sebe a zvětšit tak prostor pro vyjmutí kola.

Demontáž a montáž předního kola

Otevřete páku rychloupínacího šroubu a povolte matici na druhé straně (2-3 otáčky), tím se přední kolo uvolní z vidlice. Poté stačí pouze nadzvednout přední kolo, někdy je nutné do kola lehce klepnout. Při montáži dbejte, aby byla páka rychloupínacího šroubu dostatečně dotažena směrem k vidlici. Vraťte zpět bowden brzdy. Zkontrolujte roztočením kola, zda brzdové botky neškrtají o plášť.

Demontáž a montáž zadního kola

Nejdříve přeřaďte vzadu na pastorku na nejmenší kolečko. Otevřete páku rychloupínacího šroubu. Nadzvedněte jízdní kolo ze zadní vidlice na levé straně, pravou rukou napněte měnič za jeho spodní část dozadu. Tímto se zadní kolo uvolní z vidlice. Při montáži dbejte na to, aby byl řetěz při vkládání kola opět na nejmenším kolečku. Přesvědčte se, zda je osa kola správně umístěna co nejvíce v zářezech vidlice. Vraťte zpět bowden brzdy. Zkontrolujte roztočením kola, zda brzdové botky neškrtají o plášť. Vyzkoušejte správnou funkci zadního měniče.

2.2. Brzdy

UPOZORNĚNÍ: Před každou jízdou vždy zkontrolujte správnou funkci celého brzdového systému, jestliže je jakákoliv část poškozena, na kole nejezděte.

Přehled brzdového systému

Brzdový systém sestává z brzdové páky, brzdové čelisti, lanka a bowdenu. Jízdní kola jsou vybavena několika typy brzd. Jsou to brzdy „V“ a kotoučové (diskové) brzdy. Pro Vás je důležité vědět, jakým typem brzdy je vybaveno Vaše kolo a jaké má požadavky na údržbu a seřízení.

Brzdová páka

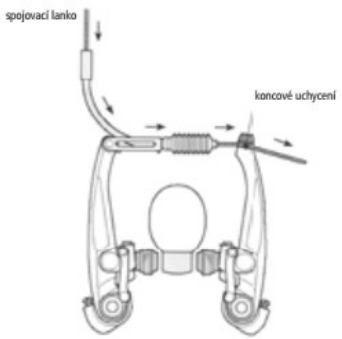
Brzdová páka by měla být vždy pevně připevněna k řídítkům. Při stisku by se nikdy neměla brzdová páka dotknout řídítek. Pokud se tomu tak stane, je nutné dotáhnout lanko brzdy. Úhel brzdy vzhledem k zemi je možno nastavit povolením objímky brzdy, seřízením a jejím opětovným dotažením. Dále je možno brzdovou páku nastavit na velikost vaší ruky (respektive na délku prstů). Slouží k tomu šroub naproti brzdové páce, kterým je možno nastavit vzdálenost páky od řídítek.

brzdová páka

Brzdová čelist

Brzdová čelist se skládá ze dvou ramen. Pravidelně kontrolujte, zda je brzdová čelist správně vycentrována. Pokud ne, zkušený technik by měl udělat následující: (1.) Zkontrolovat, zda kolo sedí ve správné pozici ve vidlici. Nebo (2.) seřídit brzdu pomocí postranních seřizovacích šroubků.

Každý cyklista by měl být schopen provést alespoň základní seřízení brzd. Větší opravy, jako například dotažení a výměny lanek nebo výměnu brzdových špalíků, svěřte odbornému mechanikovi.



"V" brzda

Proč byste měli být schopni samostatně zvládnout základní seřízení brzd? Zde jsou důvody:

1. Lanka brzd se časem vytáhnou a tím se zvětší vzdálenost brzdových špalíků od ráfku. Poté je nutné dotáhnutím lanka brzdy seřídit.
2. Brzdové špalíky se časem opotřebují nebo ztvrdnou a je nutná jejich výměna.

Vzdálenost mezi ráfkem a brzdovými špalíky je možno nastavit dvěma různými způsoby. Seřízením matice na brzdové páce (resp. Jejím povolením), tím se zvětší délka bowdenu. Dojde k dotažení brzdy a brzdové špalíky se přiblíží k ráfku. V některých případech však tento postup není dostatečný a je nutné dotáhnout lanko na samotné brzdě. Správná funkce brzd také závisí na stavu samotných kol. Pokud mají kola vůli nebo jsou pokřivená a poskakují při roztočení do stran, nahoru a dolů, bude je nutné seřídit případně vycentrovat. Centrování kol není jednoduché, je třeba se obrátit na odborného mechanika. Časem také dojde k opotřebení ráfků a je nutná jejich výměna. Kdy ráfky vyměnit Vám poradí Váš mechanik. Hlučnost brzd může být způsobena nevhodným seřízením brzdových špalíků. Ty by se měly dotýkat nejdříve na té straně, která je vpředu ve smyslu otáčení ráfku (viz obr.). Zadní strana špalíku by neměla být do ráfku vzdálena více než 2 mm. Minimální šíře stěny ráfku je 1, 1 mm.

Lanka a bowdeny

Pravidelně kontrolujte lanka a bowdeny. Všimněte si, zda nejsou lanka roztřepená, bowdeny ohnuté nebo naprasklé.

UPOZORNĚNÍ: Manipulace s nastavením výšky řídítek může mít vliv na seřízení brzd! Vše před jízdou zkontrolujte.

Diskové brzdy

Některé modely jsou vybaveny vysoce výkonnými a technologicky vyspělými brzdami, ty se dělí do dvou základních skupin:
- mechanické
- kapalinové (hydraulické).

U mechanických brzd kontrolujte následující:

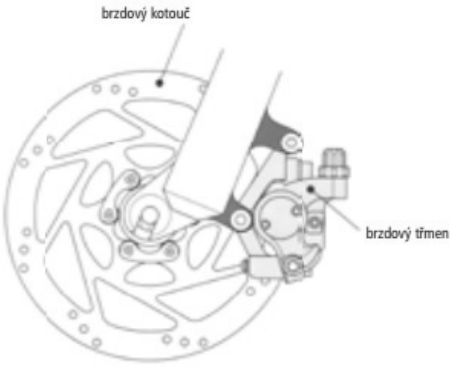
1. Mechanické brzdy potřebují určitý čas na zaběhnutí než se dostanou do stavu svého maximálního výkonu. Viz instrukce uvedené níže.

2. Kontrolujte lanka bowdeny, zda nejsou zohýbané a přelámané. Brzdové páky by se při úplném stlačení neměly dotýkat řídítek.

U kapalinových brzd kontrolujte následující:

1. Chod brzdové páky. Jestliže je příliš „měkká“, dostal se někde do systému vzduch a je nutné odborné odvzdušnění, svěřte tuto operaci do rukou zkušeného mechanika.

2. Prohlédněte brzdové hadičky, zda nejsou v některých místech příliš ohnuté, zda nemají praskliny a nedochází k úniku brzdové kapaliny. Špatná funkce brzd může být způsobena opotřebovanými a poškozenými hadičkami. Veškeré opravy a údržba kapalinových brzd vyžadují speciální nástroje a kvalifikovaného mechanika. Neodborné zásahy do kapalinového brzdového systému mohou být velmi nebezpečné.



kotoučová brzda

Všechny diskové brzdy vyžadují kontrolu následujících částí:

1. Všechny brzdové systémy je nutné nejdříve zaběhnout, teprve poté jsou schopné podávat maximální výkon. Po zakoupení kola, nové brzdy nebo po výměně brzdových destiček se na kole projeďte na bezpečném místě na rovině a bez dopravy. Zkuste 20 – 30 krát zabrzdit. Postupně zvyšujte tlak na brzdy.
2. Brzdové kotouče udržujte čisté. Dbejte, aby nepřišly do styku s mastnotou. Pokud se tak stane, je nutné kotouč a brzdové destičky vyčistit speciálním přípravkem (s obsahem alkoholu nebo speciálním přípravkem na čištění brzd).
3. Kontrolujte stav povrchu disků. Nežádoucí jsou hluboké rýhy, drážky, vrypy. Poškozené kotouče vyměňte.
4. Kontrolujte stav brzdových destiček. Ty by měly vlivem tepla zesklovatět, pak je účinek brzdění největší. Dbejte na čistotu destiček a kotoučů. Přesvědčte se o jejich rovnoměrném opotřebení. Poškozené destičky vyměňte.
5. Kotouče by měly běžet uprostřed brzdových destiček. Jestliže dochází ke škrtání, je nutné povolit ukotvení brzdy na vidlici, stisknout brzdu a znovu ukotvení dotáhnout.
6. U kotoučových brzd je velmi důležité zkontrolovat správné napětí paprsků v kolech, jsou totiž náročnější na výplet než standardní ráfkové brzdy. V případě, že máte jakýkoliv z předchozích problémů, na kole nejezděte a nechejte jej zkontrolovat, seřídit a opravit u kvalifikovaného odborníka.

V případě, že máte jakýkoliv z předchozích problémů, na kole nejezděte a nechejte jej zkontrolovat, seřídit a opravit u kvalifikovaného odborníka.

2.3. Řazení

Přehled řadícího systému

Řadící systém se skládá z komponentů, které dovolují řadit jednotlivé převodové stupně. Systém se skládá z měniče, přesmykač, řadících páček, popř. otočných rukojetí, lankových tahů a řetězu. Součástí měniče i přesmykače jsou pružiny. Pružina uvnitř měniče tlačí směrem k nejmenšímu kolečku, zatímco tah řazení směrem k největšímu kolečku. Pokud zatlačíte řadící páčku na pravé straně řídítek (nebo otočíte rukojeť směrem k tělu), dojde k přehození řetězu z menšího na větší kolečko. Pokud stisknete menší páčku na pravé straně (otočíte rukojetí od sebe), dojde k přehození řetězu z většího na menší kolečko. Měniče Shimano XTR a Nexave nabízejí také standard, který pracuje na zcela opačném principu. Pružina tlačí měnič na největší kolečko a tak řazení působí proti, směrem na nejmenší kolečko.

Řaďte jen pokud jsou pedály v pohybu vpřed. Nikdy se nepokoušejte zařadit bez šlapání nebo dokonce při pohybu vzad. Nepokoušejte se nikdy zařadit silou. Nikdy nepokládejte jízdní kolo na pravou stranu, mohlo by dojít k poškození měniče.

UPOZORNĚNÍ: Základní seřízení řadícího systému budete pravděpodobně schopni provádět samostatně, zásadní opravy a údržbu jako je výměna řetězu nebo výměna tahů, přenechejte kvalifikovanému odborníkovi. Odborný popis jednotlivých oprav a údržby řadícího systému přesahují rámec tohoto manuálu.

Nutnost seřizování řazení

Lanka ovládající přesmykač měniče se časem vytáhnou a je nutné celý systém znovu seřídit. Seřízení je nutné pokud je přehazování pomalé, obtížné nebo hlučné, nebo na příklad dochází-li k padání řetězu nebo jeho drhnutí o různé části jízdního kola. Je velmi obtížné seřídit přesmykač pokud není nejdříve správně seřízen měnič.

K seřízení měniče a přesmykače slouží matice u páček měničů (nacházejíc se v místě, kde ústí bowdeny do páček). U zadního řazení je navíc možné použít matici přímo na měniči. Seřízení většího rozsahu vyžadují dotažení, nebo naopak povolení samotného lanka. Podrobně je seřízení systému popsáno dále.

Řadící páčky a Shimano

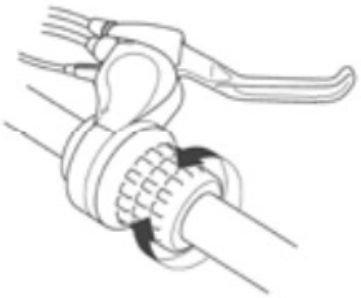
Páčky na pravé straně slouží k ovládání zadního měniče. Stisknutím větší páčky palcem přeřadíte z menšího na větší kolečko. Stiskem menší páčky naproti přeřadíte ukazováčkem z většího kolečka na menší.

řadicí páčky

Páčky na levé straně slouží k ovládání přesmykače. Stiskem větší páčky přehodíte z menšího kolečka na větší, stiskem menší páčky naopak .Zadní měniče Shimano XTR a Nexave mají shodný systém páček, avšak efekt řazení je opačný. Stisk větší páčky přeřazuje na větší kolečko a stisk menší páčky z menšího na větší kolečko (pružina v měniči je namontovaná mezi rameny opačně).

Otočné rukojeti Shimano Revo-shift apod.

Otočné rukojeti pracují na odlišném principu než řadící páčky. Pravá rukojeť ovládá zadní měnič. Otočením rukojeti směrem k sobě přehodíte z menšího kolečka na větší, otočením směrem od sebe přehodíte z většího kolečka na menší. Obdobné je to u přesmykače a rukojeti na levé straně. Otočením směrem k sobě přehodíte z menšího na větší kolečko a směrem od sebe naopak.



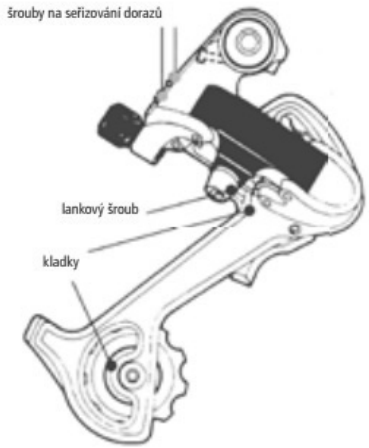
otočné rukojeti

Zadní měnič

Přeřaďte vzadu na nejmenší kolečko. Postavte se za jízdní kolo a přesvědčte se, zda je malé kolečko na jedné linii. Pokud tomu tak není, patka měniče může být ohnutá nebo může být ohnutý vlastní rám.

Mírně volné lanko měniče je možno dotáhnout pomocí seřizovacích šroubů na řadící páčce nebo na měniči. Jestliže je dotažení nedostačující, je nutné dotáhnout lanko samotné. Přeřaďte měnič na nejmenší kolečko, povolte šroub kotvící lanko na měniči. Dotáhněte seřizovací matice na měniči a na řadicích páčkách, natáhněte lanko měniče kleštěmi a dotáhněte kotvící šroub.

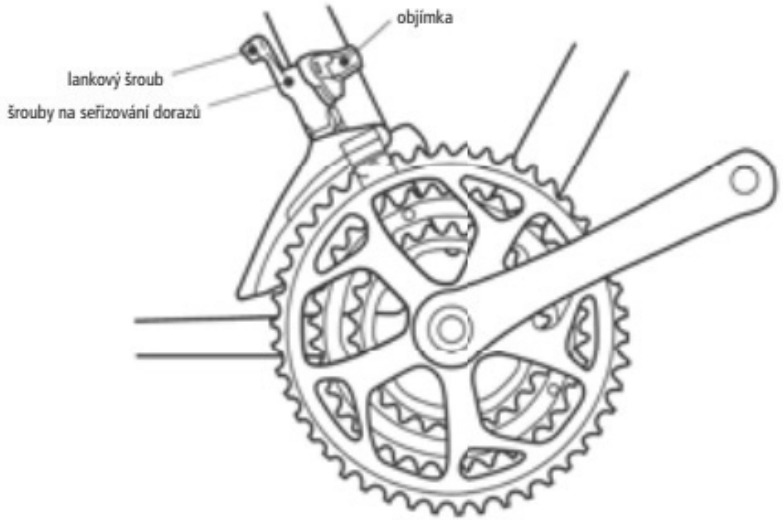
Dva seřizovací šrouby na těle samotného měniče slouží k vymezení maximálního vychýlení měniče na největším a na nejmenším pastorku. Tímto se omezí měnič, aby řetěz nespadával pod nejmenší, nebo naopak za největší kolečka směrem k paprskům kola.



měnič

Přesmykač

Vnější unášeč řetězu přesmykače by měl být téměř paralelní s největším převodníkem. Spodní hrana vnějšího unášeče řetězu přesmykače by měla být ve vzdálenosti 1 – 3 mm od zubů největšího převodníku. Přeřaďte na nejmenší převodník a na největší kolečko vzadu. Pomocí seřizovacího šroubu seřiďte maximální možné vychýlení přesmykače směrem k krámu. Řetěz by měl být ve vzdálenosti přibližně 1 až 1, 5 mm od vnitřního unášeče přesmykače. Nyní přeřaďte na největší převod a na nejmenší kolečko vzadu. Vymezte maximální polohu přesmykače na největším převodníku a to pomocí druhého seřizovacího šroubu.



přesmykač

Lanka a bowdeny řadícího systému

Lanka a bowdeny řadícího systému pravidelně kontrolujte. Nepřirozené ohyby, praskliny a roztřepení snižuje optimální funkci celého systému. Jestliže naleznete podobný problém, na kole nejezděte a opravu nebo výměnu poškozených tahů včetně následného seřízení svěřte odborníkovi.

Řetěz

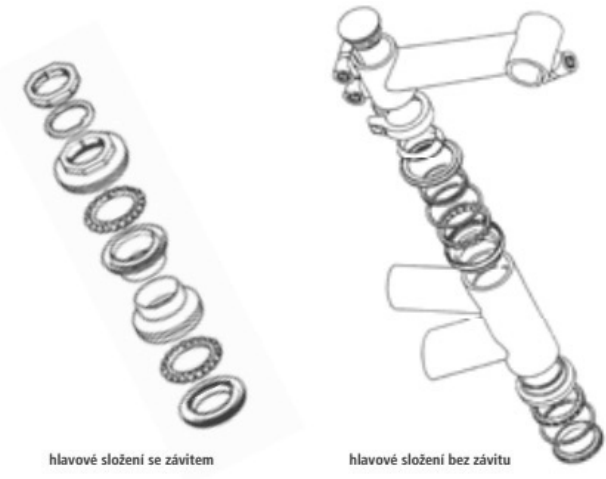
Řetěz přenáší sílu z pedálů na zadní kolo a patří mezi nejvíce namáhané komponenty na jízdním kole. Je velmi důležité udržovat řetěz čistý a promazaný. Před každým mazáním je třeba řetěz pečlivě vyčistit. Písek a drobné nečistoty, které ulpí na řetězu během jízdy, snižují rapidně jeho životnost. Správná a pravidelná údržba významně prodlužuje životnost pastorků, převodníků, měniče a přesmykače.

Namáháním se řetěz časem tzv. „vytáhne“ a je nutné jej vyměnit. Pokud nevyměníte řetěz včas, může dojít k poškození převodníku a pastorků (deformace jednotlivých zubů). Pravidelné přeměření řetězu u vašeho mechanika je nutné!

2.4. Hlavové složení, řídítka, představec, sedlo a sedlovna

Hlavové složení

Na jízdních kolech jsou použity představce se závitem i bez závitu. Předtím než se pokusíte hlavové složení seřídit, je důležité vědět jaký typ představce a hlavového složení máte na svém kole.



hlavové složení se závitem

hlavové složení bez závitu

Hlavové složení se závitem

Hlavové složení se závitem se skládá z pevných misek, věnečkových ložisek, nastavitelné misky, pojistné podložky, kónusu a pojistné matice. Hlavové složení by mělo být alespoň jednou ročně rozebráni, promazáno a opět seřízeno. Během jízdy může vlivem nárazů dojít k povolení hlavového složení. Správné dotažení zkontrolujete nejlépe následujícím

způsobem – stiskněte pevně přední brzdu a zahýbejte kolem vpřed a vzad. Jestliže ucítíte vůli, nebo uslyšíte cvakání a šramot v hlavovém složení, je nutné jej seřídit.

Základní seřízení provedete následujícím způsobem: Povolte pojistnou matici montážním klíčem, poté dotáhněte citlivě nastavitelnou misku (řídítka by se měla volně otáčet). Dotáhněte pojistnou matici.

Hlavové složení bez závitu (tzv. „A-head set“)

Je velmi podobné závitovému složení. Avšak na rozdíl od závitového, kde dochází k dotažení celého hlavového složení pomocí matice se závitem, drží hlavové složení bez závitu představec samotný. Seřízení hlavového složení bez závitu může být jednoduší. Pokud chcete hlavové složení bez závitu dotáhnout, povolte oba šrouby na představci. Dotáhněte citlivě šroub s tzv. „hvězdičkou“ v představci, který se nachází v horní části představce, na konci sloupku vidlice. Nakonec srovnejte představec souměrně s předním kolem a dotáhněte dva šrouby na představci.

Seřízení představce není jednoduché. Pokud budete mít jakékoliv potíže, svěřte jízdní kolo odbornému servisu.

Řídítka a představec

Seřízení a kontrola představce a řídítek jsou popsány v kapitole 1. Nikdy nejezděte na kole se sedlovkou vytaženou nad maximální povolenou mez.

2.5. Kola, pláště, pedály, náboje a středové složení

Kola a pláště

Viz kapitola 2.1. Kontrolujte tlak v pneumatikách stiskem mezi palcem a ukazováčkem, plášť by měl být dostatečně pevný. Respektuje maximální možný tlak, který je uveden na boku pláště. Je zcela běžné, že vzduch z duší časem uteče a proto je nutné tlak pravidelně kontrolovat.

Vysokotlaké kompresory (u benzínových pump) mohou velmi snadno přetlakovat a tak poškodit pláště a duše.

Při koupi nové duše věnujte pozornost velikosti ventilku. Možnost použití určitého typu ventilku závisí na typu ráfku, přesněji na velikosti otvoru v ráfku

Kontrola Kol

Před každou jízdou zkontrolujte ráfky, různá prohnutí, praskliny a rýhy jsou nežádoucí. Dále kontrolujte správné vycentrování kol.

Defekty

K defektu může dojít kdykoliv. Je vhodné neustále s sebou vozit materiál na opravu defektů.

Při opravě defektu postupujte následovně:
Při demontáži kola a jeho vypuštění, sejměte jednu stranu pláště z ráfku. To je možné provést jen pomocí rukou bez nástrojů. Pokud je potřeba použít nástrojů, je vhodné použít speciálních montážních pák. Nikdy nepoužívejte šroubovák nebo jiné ostré nástroje, mohlo by dojít k poškození duše. Vždy začínejte naproti ventilku. Poté sejměte celý plášť, dávejte pozor na duši a zejména na ventilek. Malé defekty je možné opravit na místě podle návodu ze sady na opravu defektů. Větší defekty je nutné řešit výměnou celé duše (mnoho cyklistů s sebou vozí celou náhradu duší). Před zpětnou montáží duše a pláště zkontrolujte vnitřní část pláště. Buďte velmi opatrní, předmět zapíchnutý do pláště může být velmi ostrý a mohl by Vás poranit. Po kontrole namontujte plášť zpět na ráfek pouze jednou stranou. Poté vložte dovnitř duši prostrčte ventilek otvorem v ráfku, ventilek srovnejte. Montáž druhé části pláště začněte u ventilku a postupujte od ventilku po obou stranách současně. Dbejte na to, aby byl ventilek zasunut pokud možno co nejvíce dovnitř, tím předejdete možnému přiskřípnutí duše, mezi patkou pláště a ráfkem v okolí ventilku. Mírně nahustěte duši a srovnejte plášť. Nyní nahustěte duši na doporučený tlak.

Pedály

Pravý a levý pedál mají odlišný směr závitu, z tohoto důvodu je nutné namontovat správný pedál do správné kliky. Pedály bývají zpravidla označeny písmeny L a R. Pedál s označením L je pedál levý a patří do levé kliky (bez převodníku), s označením R je pravý.

Jízdní kola vybavená nášlapnými pedály vyžadují dodatečnou údržbu. Měly by být udržovány v čistotě a pravidelně promazávány. Kvalitní péče se projeví v lepší funkci a delší životností. U nášlapných pedálů je možno seřídit jejich předpětí (síla, která je potřebná k zacvaknutí nebo vycvaknutí pedálu). Předpětí pedálu lze seřídit pomocí malého imbusového šroubu (u oboustranných pedálů jsou na každé straně). Některé nášlapné pedály jsou vybaveny indexem zobrazujícím napětí pedálů.

Náboje

Pohybem kol do stran zkontrolujte, zda nejsou náboje uvolněné. Jestliže se náboj vzhledem k ose pohybuje, je nutné dotažení a seřízení. K údržbě a seřízení je nutné použít speciálních nástrojů. Z tohoto důvodu se obraťte na profesionálního mechanika.

Středové složení

Jízdní kola jsou vybavena zapouzdřeným středovým složením. Pokud se středové složení neotáčí plynule nebo má vůli, případně slyšíte nepřirozené zvuky, je nutná včasná výměna.

2.6. Kola, pláště, pedály, náboje a středové složení

Odpružená vidlice

Většina modelů jízdních kol je vybavena odpruženou vidlicí, která slouží k pohlcování nerovností a umožňuje lepší kontakt kola s povrchem. Mnoho cyklistů si po prvním svezení s odpruženou vidlicí myslí, že je příliš měkká. Pamatujte, že způsob konstrukce odpružených vidlic dodává jízdě větší komfort, pohlcuje nerovnosti terénu. Tužší vidlici budete potřebovat jen v případě, pokud vidlice často propružuje na doraz. Změna tuhosti u některých typů vidlic vyžaduje výměnu některých vnitřních součástek. Některé modely vidlic mají možnost nastavení tuhosti vidlice, regulaci zpětného chodu nebo dokonce možnost úplného uzamknutí vidlice.

Pro správný chod vidlice je nutné neustále udržovat nohy vidlice čisté a promazané (nepoužívejte maziva obsahující teflon). Jakékoliv jiné opravy a údržbu přenechejte zkušenému mechanikovi.

Zadní odpružení

Celoodpružené modely jízdních kol používají dva typy zadní pružící jednotky – s vinutou pružinou a se vzduchovou pružicí jednotkou. U prvního typu je většinou možno snadno regulovat tuhost pružiny pomocí matice na jednom konci pružiny. Tlumení je většinou hydraulické. U druhého typu se vzduchovou pružicí jednotkou je možno regulovat pružení pomocí tlaku vzduchu v pružící jednotce. Tento tlak je nutné pravidelně kontrolovat. Tlumič obsahuje velmi malé množství vzduchu pod vysokým tlakem. K nastavení optimálního tlaku (podle hmotnosti jezdce) se používá speciální hustilka. Nastavení je vhodné svěřit do rukou profesionálního mechanika.

Nastavení předpětí zadní pružící jednotky

Předpětí určuje tuhost pružení, jinými slovy o kolik se pružící jednotka stlačí, pokud jezdec sedí na kole. Pružící jednotka absorbuje nejen nárazy, ale díky prvotnímu stlačení také udržuje kolo v kontaktu s povrchem a tím dosahuje lepší trakce. Optimální prvotní stlačení se pohybuje na úrovni 15-30 % celkového zdvihu. Nastavení se provádí, jak již bylo uvedeno výše, pomocí matice u typu s pružinou, nebo pomocí změny tlaku u vzduchového typu.

Nastavení tlumení zadní pružící jednotky

Druhou částí seřízení zadního odpružení je nastavení tlumení. Toto nastavení určuje jak se pomalu, nebo naopak rychle, pružící jednotka vrací ze stlačené do své plné délky. Pokud kolo při jízdě poskakuje, je tento návrat příliš rychlý. Naopak pomalý návrat vyvolává pocit chybějícího zadního odpružené. Některé pružící jednotky jsou vybaveny seřizovacím šroubem.

Nastavení rychlosti komprese

U některých pružících jednotek je možno nastavit rychlost komprese, tzn. jak rychle dochází ke stlačení pružící jednotky. Různé druhy terénů nebo změna počasí (teploty), zejména u vzduchových a elastomerových systémů, vyžadují dodatečné doladění celého pružícího systému celoodpruženého kola. Váš mechanik by měl také věnovat pozornost správnému promazání čepů, případně ložisek kyvné zadní vidlice.

2.7. Čištění, mazání a skladování

Čištění

Pro zachování dokonalé funkce je velmi důležité udržovat jízdní kolo čisté. Špína a prach poškozují zejména pohyblivé části jízdního kola, jedná se zejména o řetěz, převodníky, pastorek, měnič, přesmykač a ráfky. Jestliže jezdíte v bahnitém terénu, je nutné kolo důkladně očistit po každé jízdě.

Nevhodné pro čištění jízdního kola jsou vysokotlaké vodní čističe. Voda se může dostat do ložisek, vysoký tlak je schopen odstranit mazací oleje a vazelíny. Ruční čištění jízdního kola je vždy nejlepší. Nikdy neotírejte kolo bez předchozího navlhčení vodou, jinak dojde k odření laku a povrchu komponentů.

Zde je několik typů na čištění jízdního kola:

- Nejprve jemně ostříkejte jízdní kolo hadicí. Poté použijte jemný kartáč a vlažnou vodu s mýdlem.
- K čištění řetězu použijte speciálního přípravku a postupujte podle návodu. Velmi praktické je použití speciální mechanické čističky na řetěz. Po dostatečném oschnutí řetěz opět promažte.

Čištění je ideální příležitost pro provedení inspekce celého jízdního kola – zkontrolujte brzdový a řadící systém, dále pak pružící jednotky a přesvědčte se o správném dotažení všech matic šroubů.

Nářadí potřebné pro základní údržbu jízdního kola:

- stranový klíč 9 mm, 10 mm a 15 mm (tenký typ)
- imbusový klíč 3, 4, 5, 6, 8 mm
- šroubovák plochý a křížový
- kombinované kleště
- souprava lepení, montážní páky
- pumpička, nejlépe s tlakoměrem

UPOZORNĚNÍ: Nářadí pro údržbu jízdního kola není ve výbavě!

Rozšíření vybavení navíc:

- nýtovač řetězu HG
- stahovák na kliky (s příslušným stran. klíčem)
- přípravek na uvolnění pastorků 2x (biče)
- centrovací klíč
- stahováky nebo speciální klíče na kazety
- uzavřený maticový klíč 14 (15) mm
- centrovací vidlice
- měrky na opotřebení řetězu a pastorků

Mnohé servisní práce a opravy vyžadují odborné znalosti a nářadí. Nikdy nezačínejte s jakoukoli úpravou na kole, pokud máte sebemenší pochybnosti o Vašich schopnostech k dokončení opravy. Nedůkladný servis může k poškození kola nebo nehodě s následnými zraněními či smrtí.

Mazání

Věnujte pozornost všem pohyblivým součástem jízdního kola, zejména řetězu. Mazací prostředky určené pro automobily a motocykly nejsou vhodné pro použití na jízdní kola. Řetěz je nejlépe promazat večer, mazací přípravek tak bude mít dostatek času proniknout do řetězu. Ráno je vhodné setřít přebytečný mazací přípravek, tím lze do určité míry zabránit příliš velkému ulpívání nečistot. Kontrolu namazání a čištění odpružených vidlic a zadních pružících jednotek provádějte pravidelně a včas, vždy po cca 50 hod. provozu nebo v těžkých podmínkách (voda, bláto) ihned před další jízdou, zabráníte tím trvalému poškození vidlice. Nezapomeňte čistit prachovky i z vnitřní strany! Měnič a přesmykač příliš nepromazávejte. Při použití velkého množství mazacího prostředku dochází k ulpívání špíny a prachu a to zhoršuje optimální funkci. Vyvarujte se nanesení mazacího prostředku na ráfky, brzdové botky nebo na rotor kotoučové brzdy, mohlo by to být velmi nebezpečné. Vhodné je občas promazat otočné čepy brzdových pák a čelistí. Promazání tahů (lanek a bowdenů), nábojů, hlavového složení, šlapacího středu a pedálů je vhodné přenechat zkušenému mechanikovi. Tyto komponenty je nutné celé rozebrat, vyčistit promazat, znovu sestavit a seřídit.

Skladování

Není vhodné jízdní kolo ponechávat vlivu povětrnostních vlivů. Chraňte jej před deštěm, sněhem a sluncem. Při skladování na delší dobu jízdní kolo zavěste, zabráníte tak poškození plášťů. Kolo nepokládejte na pravou stranu, mohlo by dojít k poškození měniče a znečištění řetězu hrubými nečistotami.

2.8. Harmonogram údržby

Do jednoho měsíce po zakoupení a jízdě na kole (po ujetí cca 100 km) jej předejte k provedení garančního seřízení Vašemu prodejci. Přesvědčíte se tak o správné funkci všech komponentů. Pokud jezdíte často a hlavně v těžkém a někdy i blátivém terénu, postupujte podle následujícího harmonogramu údržby:

Po každé jízdě

- Zkontrolovat funkčnost brzd, řazení a odpružené vidlice.
- Zkontrolovat lehkost otáčení kol, řídítek a šlapacího řetězu.
- Zkontrolovat rychloupínací šrouby.
- Zkontrolovat těsnost systému u hydraulických brzd.

Každý týden, nebo po 200km

- Zkontrolovat tlak v pneumatikách.
- Promazat řetěz.
- Zkontrolovat vycentrování ráfků kol.
- Zkontrolovat dotažení všech šroubových spojů.
- Zkontrolovat dotažení řetězu a kotouče v případě kotoučových brzd.

Každý měsíc

- Umýt, osušit a nakonzervovat jízdní kolo, provést důkladnou celkovou inspekci.
- Zkontrolovat protažení řetězu kalibrem (od 700 km), vytahaný řetěz vyměnit.
- Vyčistit řetěz, všechna řetězová kola a po oschnutí znovu namazat.
- Zkontrolovat opotřebení dezénu a poškození boků pneumatik.
- Zkontrolovat opotřebení brzdových špalíků (destiček).
- Zkontrolovat únik oleje u odpružené vidlice.
- Zkontrolovat tlak vzduchu u odpružené vzduchové vidlice a dohustit.
- Zkontrolovat upnutí sedla, rychloupínacích šroubů sedlovky a kol.
- Vyčistit a promazat vnitřní nohy odpružené vidlice nad stíracími kroužky.
- Promazat čepy brzdových pák.
- Promazat čepy brzd.
- Promazat čepy měniče a přesmykače.
- Promazat ústí bowdenů.

Každé 3 měsíce

- Zkontrolovat dotažení matic a šroubů.
- Promazat sedlovou trubku a představec.

Každých 6 měsíců

Zkušený mechanik by měl provést celkový servis:

- Vycentrovat kola.
- Promazat a seřídit brzdové tahy (bowdeny a lanka).
- Vyměnit opotřebované brzdové botky.
- Promazat a seřídit tahy měniče a přesmykače (bowdeny a lanka).
- Promazat náboje.
- Promazat čepy brzdových čelistí.
- Promazat představec.
- Promazat hlavové složení.
- Promazat a zkontrolovat případnou vůli šlapacího středu.
- Promazat spojení klik a středové osy.
- Vyměnit řetěz, pokud je to nutné (pokud vyměníte řetěz pozdě, bude pravděpodobně nutné vyměnit i převodníky a pastorek).
- Zkontrolovat a případně vy

3. Poskytnutí záruky

Záruka je poskytována na vady, která má předmět prodeje v okamžiku převzetí kupujícím. Důležité je používání jen originálních dílů, především pak na součásti kritické z hlediska bezpečnosti (přední vidlice, řídítka, sloupek řídítek, sedlovka, brzdové špalíky, brzdové destičky a jejich držáky, bovdenové vedení, trubičky hydraulické brzdy a brzdové páky).

Doporučené hodnoty momentu utahování šroubů. Hodnoty jsou uváděny v newtonmetrech (Nm)

Představec u řídítek	4 – 8
Představec na sloupku	5 – 8
Zámek sedla s jedním šroubem	17
Sedlová objímka	4 – 8
Pedály do kliky	35
Matice kol	20 – 25

3.1. Záruka na jednotlivé díly

Rám a vidlice

Záruka se vztahuje na materiál, jeho spoje a prorezavění. Zásadně ji nelze uplatnit na poškození způsobené havárií nebo neodbornou opravou. Je bezpodmínečně nutné, aby rám byl v originálním laku. Výrobce nemůže nést odpovědnost za výrobní postupy jiných firem (pískování, vypalování nového laku atd.)

Odpružené vidlice a zadní pružící jednotky

Záruka se vztahuje na materiálové a výrobní vady, které existují v okamžiku převzetí. Kritériem pro přijetí reklamace prasklé odpružené vidlice je neporušenost geometrie vnitřních a vnějších nohou. Nelze uplatňovat závady typu vzniku vůle, jestliže je ve vidlici nečistota a voda, která způsobuje poškození, dále pak ohyb sloupku vidlice nebo poškození korunky vlivem nehody a přetížení..U zadní pružící jednotky nelze uznat závady, při kterých je poškozena geometrie jednotky (havárie či přetížení při nevhodném nastavení) a unikání vzduchu či oleje způsobeného vniknutím nečistot a vody pod těsnění, rýhy na kluzných částech a koroze.

Řízení

Záruka je na materiálové vady, neuznává se deformace sloupků vidlice při nadměrném dotažení představce nebo deformace představce po vysunutí nad značku maximálního vysunutí. Provoz jízdního kola vyžaduje kontrolu a vymezování vůle hlavového složení – vytlučené, zkorodované nebo znečištěné ložiskové dráhy nelze reklamovat.

Středové složení

Do záruky spadají vady materiálu a jeho tepelné zpracování. Běžné seřizování vůle není předmětem garančních oprav. Rovněž není možné uznat zdeformované nebo vytržené závity dílů a poškozených čtyřhran klik. Vydřené ložiskové dráhy a zkorodované díly nejsou předmětem garance. Kontrolujte a včas reagujte na případné uvolnění.

Pedály

Záruka se vztahuje na prokazatelnou vadu materiálu. Opotřebení povozem, uvolnění či prasknutí spojů rámečku nebo ohyb čepu způsobený nárazem nejsou důvodem k uznání reklamace. Hlučnost pedálu a seřizování vůle není předmětem garance, ale pozáručního servisu. Pozor na uvolňování pohyblivých částí nášlapných pedálů, kontrolujte jejich správné dotažení. Na ztrátu uvolněných částí se nevztahuje záruka.

Brzdy, řazení, měnič, přesmykač

Do záruky spadají vady materiálu, ne však vzniklé opotřebením. Na seřízení se záruka nevztahuje. Skladováním, manipulací a jízdou se nastavení může změnit a jeho dolaďování patří k běžné údržbě. Řazení, zejména páčkami přesmykače, vyžaduje cit. Na případné stržení mechanismu nemůže být uplatněna garance.

Kola

Do běžné záruky spadají vady materiálu (prasklý ráfek, náboj, pastorek, osa), včetně vad povrchové úpravy. Kritériem pro přijetí záruky na provozní vůli a hlučnost chodu pastorku je jeho funkčnost. Vydřené ložiskové dráhy, vniknutí nečistot do volnoběžného tělesa, ložisek náboje a zkorodované díly nejsou předmětem garance.

Sedlo a sedlovka

Uznává se vada materiálu, posuzuje se z hlediska plnění funkce. Rýhy způsobené posuvem sedlovky v sedlové trubce nelze reklamovat. Reklamace na sedlovku se neuznává, byla-li vysunuta nad značku maximálního vysunutí. Nelze uplatnit záruku na ohyb sedlovky vlivem nehody nebo přetížením po doskoku, ohyb saní sedla, roztržení sedla apod.

Řetěz

Předmětem záruky je materiálová vada, přetržení článku. Na opotřebení provozem se záruka nevztahuje. Záruka se nevztahuje na přetržení řetězu vlivem citlivého řazení (rozpojení na čepu), deformace vzniklé provozem (přetočení), provozní opotřebení (vytažení) a při zanedbání údržby (koroze, zadření vlivem nečistoty apod.).

Odrazky, kryt převodníku, kryt paprsků

Ulomené nebo rozbité díly nejsou předmětem záruky.

Kotoučové brzdy

Záruka se vztahuje na výrobní nebo materiálovou vadu. Nelze uplatňovat záruku na poškození způsobené nehodou, zanedbáním údržby nebo neodbornou opravou. Vždy používejte brzdovou kapalinu stejného výrobce, který vyráběl brzdy namontované na Vašem kole. Jen tak bude zaručena bezvadná funkce Vašich brzd. Brzdové kapaliny se liší svými vlastnostmi natolik, že může dojít k vážnému poškození celého brzdového mechanismu.

3.2. Záruky

Prodávající (dále jen „firma“)

Poskytuje prvnímu majiteli jízdního kola na zakoupený výrobek záruku podle platných předpisů. Na rám kola se vztahuje záruka pouze v originálním laku.

Limitované záruky:

Záruky na rámy a komponenty se nevztahují na závady vinou uživatele, nedodržením pokynů v návodu, opotřebením, používáním k účelům k nímž rám a komponenty nejsou určeny (vrcholové závodění, extrémní skoky a ostatní nestandardní použití). Výrobce a distributor nenese žádnou zodpovědnost za zranění vzniklé při používání jízdních kol a jejich komponentů.

Každý je osobně zodpovědný za škodu nebo poškození způsobené nezodpovědným používáním jízdního kola a jeho komponentů.

Pozor! vždy před a po každé jízdě pečlivě zkontrolujte rám jízdního kola a všechny jeho komponenty.

Výrobce potvrzuje, že jízdní kolo uvedeného typu a výrobního čísla, odpovídá státním normám a technickým předpisům. Jízdní kolo je určeno výhradně pro sportovní účely. není určeno k provozu na pozemních komunikacích, pakliže bude takto používáno, musí být dovybaveno podle obecně závazných právních předpisů.

Reklamace

Reklamace mají vždy charakter vady, která se řeší výměnou součástí, opravou nebo odborným seřízením. Opravou je zajištěno, že zákazník může výrobek řádně užívat.

Podmínky záruky

- Jízdní kolo musí být prodáno smontované v bezvadném stavu, předvedeno a připraveno k jízdě.
- Výrobek musí být používán výhradně k tomu účelu, ke kterému je vyroben.
- Při uplatňování záruky předkládá zákazník kompletní čisté kolo, potvrzený záruční list a prodejní doklad (paragon).

Nárok na uplatnění záruky zaniká

- Bylo-li zjištěno, že k poškození výrobku nedošlo vinou výrobce, ale uživatele (neodbornou opravou, extrémním zatížením, špatným uskladněním apod.)
- Neuplatněním nároku ze záruky v záruční lhůtě.
- Nebyl-li výrobek řádně používán a udržován podle návodu.
- Nebyl-li při uplatnění nároku ze záruky předložen řádně vyplněný záruční list.

Závady vzniklé běžným opotřebováním nebo nadměrným opotřebením způsobeným zanedbáním kontroly a údržby nemohou být předmětem reklamace.

UPOZORNĚNÍ: je třeba důrazně doporučit provedení prohlídky a seřízení v servisu firmy po ujetí 100km nebo do 1 měsíce po převzetí kola. Tato prohlídka může odhalit vady a napomůže kvalitnímu seřízení komponentů po tomto počátečním provozu.

Poznámka: Jestliže Vám není srozumitelná jakákoliv část tohoto manuálu. Obraťte se na vašeho prodejce.

3.3. Záruční podmínky

- Záruka zajišťuje odpovědnost za vady výrobku. NOVUS BIKE a.s. v žádném případě nezaručuje, že výrobek nelze poškodit či zničit nebo že výrobek je způsobilý plnit svou funkci bez časového omezení bez ohledu na způsob užívání a opotřebení.
- Tato záruka se vztahuje pouze na původního majitele jízdního kola a není převoditelná na následující majitele.
- Aby bylo možné záruční reklamaci posoudit, je nutné kolo přivézt k autorizovanému maloobchodnímu prodejci jízdních kol na stejném místě, kde bylo zakoupeno. Jízdní kolo musí být sestavené a je třeba k němu přiložit originál prodejního dokladu s datem. (Doklad si uschovejte na bezpečném místě.)
- Tato záruka se vztahuje na jízdní kola zakoupená v plně sestaveném a seřízeném stavu od autorizovaného maloobchodního prodejce jízdních kol či z jiných prodejen.
- Tato záruka se nevztahuje na případy, kdy jízdní kolo bylo zanedbáváno, nesprávně opravováno, nesprávně udržováno, pozměněno, upraveno, stala se na něm nehoda či podléhalo jinému nenormálnímu, nadměrnému nebo nesprávnému zacházení a uskladnění.
- Záruka se nevztahuje na škody vyplývající z běžného opotřebení, včetně následků únavy. Škoda následkem únavy je symptomem stavu, kdy dojde k opotřebení rámu vlivem normálního užívání. Jedná se o jeden druh běžného opotřebení. Zodpovědností majitele je své jízdní kolo kontrolovat a udržovat v provozuschopném stavu.
- Seřízení kola je nutné provést dle záručního listu v odborném servisu. V opačném případě nelze brát zřetel na pozdější uplatnění záruky!

Přejeme Vám mnoho šťastných kilometrů: Novus Bike s.r.o., Czech Republic

ZÁRUČNÍ LIST

VÝROBCE

NOVUS BIKE s.r.o.
Vančurova 20, 746 01 Opava, Czech Republic
Tel.: 553 791 121 E-mail: info@head-bikes.cz
www.sundance-bike.cz www.head-bikes.cz

PRODEJCE

MODEL	RAZÍTKO A PODPIS
VÝROBNÍ CISLO RÁMU	
VÝROBNÍ ČÍSLO ODPRUŽENÉ VIDLICE	
DATUM PRODEJE	

GARANČNÍ PROHLÍDKA

DATUM GARANČNÍ PROHLÍDKY	RAZÍTKO A PODPIS

SERVISNÍ ZÁZNAMY

ZÁKAZNÍK

JMÉNO	**PŘÍJMENÍ**
ULICE	ČÍSLO
OBEC	TELEFON

1	ŘIDÍTKA
2	BRZDOVÉ PÁKY
3	HLAVOVÁ TRUBKA
4	PŘEDNÍ VIDLICE
5	RÁFEK
6	PŘEDNÍ BRZDA
7	PŘEVODNÍK
8	KLIKA
9	PŘESMYKAČ
10	RETĚZ
11	MĚNIČ
12	PLÁŠŤ
13	PASTOREK
14	ZADNÍ BRZDA
15	ZADNÍ VIDLICE
16	SEDLOVÝ ŠROUB
17	SEDLOVÁ TRUBKA
18	SEDLO
19	PŘEDSTAVEC
20	ŘAZENÍ

POZNÁMKY

POZNÁMKY